Vie au Grand Air

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright Septembre 1921, by Librairie Hachette, Paris.

15 SEPTEMB. 1921. — NUMÉRO 869
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle de PUBLICITÉ
11, Boulevard des ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS pour 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr

LES VAINQUEURS DU CIRCUIT NORMAND

En haut. — Durand et Janin, gagnants de la coupe de la *Vie au Grand Air* (scooters) sur " Vélauto Monet et Goyon ". Cette équipe a fait une course d'une remarquable régularité, confirmant les succès antérieurs de cette marque. *En bas*. — Barthélemy et Raimbaud se sont classés premier et second du Circuit Normand des Plages (500 kil.) et de la Course de côte d'Houlgate (15 à 22 o/o) sur " Motor Fly Voisin ", sans encourir un point de pénalisation, enlevant le challenge de la *Vie au Grand Air* (bicyclette à moteur). Ce furent les seuls concurrents n'ayant aucun point de pénalisation.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Automobile

LES MANIFESTATIONS DE LA "VIE AU GRAND AIR"

LE SUCCÈS DU CIRCUIT NORMAND

Par Henry DUDON

LA DURE ÉPREUVE ORGANISÉE A LEUR INTENTION PAR LA VIE AU GRAND AIR, *DONT LE SUCCÈS FUT COMPLET, SERA, POUR TOUS CEUX QUI PENSENT AU "CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT", UNE VÉRITABLE RÉVÉLATION. L'ÉPREUVE DEVIENDRA CLASSIQUE.*

Le programme de l'épreuve qui, sous les auspices de la *Vie au Grand Air*, se déroula du 24 au 28 août à travers toute la Normandie, était simple, mais combien ardu : accomplir en cinq journées, sans repos intermédiaire, cinq étapes comportant respectivement 120, 113, 97, 41 et 121 kilomètres, soit au total 492 kilomètres ; parcourir ces étapes sur machines plombées et poinçonnées sans pouvoir changer nulle pièce importante ; maintenir, tout au long d'un parcours à la fois mauvais par la qualité de ses routes et accidenté par leur profil, une moyenne de 20 kilomètres à l'heure, et ce en dépit des crevaisons, pannes mécaniques ou autres, encombrements, etc. ; en outre, pour les concurrents, avoir le soin de trouver leur itinéraire, celui-ci n'étant point jalonné, d'assurer leur ravitaillement en route et, le soir, de trouver un logis. Telles étaient les données du problème — jusqu'alors jamais posé à des machines dont la cylindrée ne dépasse pas 125 centimètres cubes pour les bicyclettes à moteur et 175 centimètres cubes pour les scooters.

Il a été résolu de la façon la plus élégante par les petits véhicules, qui ont presque tous réussi à triompher des embûches du parcours et n'ont révélé nulle défaillance d'ordre mécanique.

C'est ici le moment de citer quelques chiffres : le Circuit Normand avait réuni les engagements de six scooters et de dix-huit bicyclettes à moteur. Quatorze des engagés ont pris le départ, les huit cyclo-tracteurs ayant déclaré forfait au tout dernier moment, et seuls douze des concurrents ont réussi à terminer les 500 kilomètres du parcours ; parmi eux, six — quatre bicyclettes et deux scooters — finissent sans aucun de ces points de pénalisation alloués par minute de retard à chaque contrôle, sans tolérance.

Encore convient-il d'ajouter que plusieurs parmi les pénalisés ont dû ce handicap bien plus à un défaut de prévoyance de leur part qu'à des avaries de leurs machines ; et un peu plus de soin permettait à trois d'entre eux au moins de terminer aussi sans aucune pénalisation.

LE DÉPART DE ROUEN

Dès le début, gros succès pour le Circuit Normand. Voici les concurrents rangés sur le quai de la Bourse, à Rouen, prenant le départ de la première étape, au milieu d'une grande assistance.

CE QUE FUT L'ÉPREUVE Le départ du Circuit Normand fut donné le 24 août à Rouen, à 8 heures. Les concurrents devaient gagner Dieppe après avoir été contrôlés à Neufchâtel et au Tréport où ils déjeunaient.

Cette première étape fut fertile en péripéties : tout d'abord elle amena l'abandon de Lézin (Skootamota), victime d'une chute sérieuse. Puis elle vit une autre chute grave : celle de Mlle Renée Duforêt — seule concurrente ayant osé affronter l'épreuve. Entre Neufchâtel et Londinières, un chat ayant coupé sa route, Mlle Duforêt qui marchait à belle allure tomba : blessée aux genoux, aux coudes et au menton, elle voulut pourtant finir l'étape, à peine sommairement pansée... et y parvint avec bien entendu une sérieuse pénalisation.

Nous pensions la voir abandonner à Dieppe. Pas du tout ! Cette sportive enragée — et quelle belle propagande pour les sports féminins ! — repartait le lendemain de Dieppe avec les douze autres concurrents non pénalisés pour gagner le Havre, terminus de la deuxième étape. Elle y réussissait du reste, malgré ses blessures, récoltant encore quelques points en raison d'un retard qui n'était que trop justifié.

Tous les autres concurrents atteignaient le Havre sans encombre, à l'exception de Rosen (Skootamota) qui avait vu le pignon de sa machine faussé par une pierre projetée par une voiture, en pleine route, et se trouvait dans la nécessité d'abandonner.

LA PREMIÈRE ÉTAPE EST TERMINÉE

Durand, premier des scooters, sur Monet-Goyon, arrivant au contrôle de Dieppe, terminus de la 1re étape.

Le lot des douze concurrents restants accomplissait le vendredi 26 août la troisième étape : Le Havre à Trouville, avec passage de la Seine en bac à Quillebeuf. Cette étape, relativement facile quant à sa longueur, offrait maintes difficultés par suite de l'état des routes. Aussi quatre concurrents y furent-ils pénalisés, tous victimes de crevaisons : Gaudin (Cyclemotor) creva cinq fois, sans doute un peu en raison de ses 106 kilogrammes ; son équipier, Leyther, atteignit Trouville, malgré tous ses efforts, avec une minute de retard ; Springer, sur Skootamota, se vit affligé pour la même raison de trente et un points, tandis que Mlle Duforêt réellement handicapée par son état de santé, continuait courageusement, non sans nouvelle pénalisation.

Le samedi 27 août, on atteignait la quatrième étape : Caen, après un parcours de 41 kilomètres accompli par tous sans pénalisation, sauf en ce qui concerne Mlle Duforêt à qui on ne peut vraiment pas le reprocher : de plus en plus affaiblie, elle roulait toujours et s'était juré de rentrer à Rouen. Disons tout de suite qu'elle y parvint au milieu des applaudissements unanimes.

Disputée en plein après-midi sous l'œil intéressé des baigneurs, la course de côte d'Houlgate remporta le plus vif succès, et je sais plus d'un spectateur qui fut sidéré des performances accomplies. Elle était surtout importante pour les équipes non encore pénalisées : Janin et Durand (Monet-Goyon) en scooters, Raimbault et Barthélemy (Motor-Fly Voisin), Garnier et Ravenel (Cyclemotor) et Tippen et Mauritzen (Cyclemotor) en bicyclettes à moteur, qui se classèrent dans cet ordre.

Enfin, le dimanche 28 août, se disputait la cinquième étape, la plus dure : départ de Caen à 6 heures du matin, 121 kilomètres à faire avant midi pour gagner Rouen, avec trois contrôles et une route détestable, rocailleuse et défoncée. Pourtant tous les concurrents parvinrent à accomplir cette étape sans ennuis de machines.

En résumé, sur les quatorze concurrents partis de Rouen le mercredi,

LE DÉPART EN GROUPE AU CONTROLE D'ÉTRETAT
Après avoir déjeuné à Etretat, les concurrents quittent cette plage pour gagner Le Havre, terme de la seconde étape de notre épreuve.

LES CONCURRENTS TRAVERSENT LA SEINE EN BAC
Au cours de la troisième étape, les concurrents passaient la Seine à Quillebœuf. Voici les premiers arrivés prêts à prendre place sur le bac.

LA COURSE DE COTE D'HOULGATE
Garnier, *à droite*. — Raimbault, *à gauche*. — *En médaillon :* Mlle Duforêt, partie sur " Skootamota " avec une machine strictement de série, qui a effectué tout le parcours, 500 kil., y compris la côte d'Houlgate (15 à 21 o/o), malgré les difficultés de l'épreuve.

douze y rentraient après une dure mise à l'épreuve, dont six encore étaient sans pénalisation.

LE CLASSEMENT Compte tenu des points de pénalisation et du classement dans la course de côte d'Houlgate, le classement général du Circuit Normand s'établit donc ainsi :

SCOOTERS

1er Durand (Monet-Goyon) ; 2e Janin (Monet-Goyon), tous deux sans pénalisation ; 3e Springer (Skootamota) avec 119 points ; 4e Renée Duforêt (Skootamota) avec 227 points.

BICYCLETTES A MOTEUR

1er Barthélemy (Motor-Fly Voisin) ; 2e Raimbault (Motor-Fly Voisin), tous deux sans pénalisation ; 3e Garnier (Cyclemotor) ; 4e Ravenel (Cyclemotor), tous deux sans pénalisation ; 5e Leyther (Cyclemotor) avec 1 point ; 6e Gaudin (Cyclemotor) avec 3 points ; 7e Mauritzen (Cyclemotor) avec 5 points ; 8e Tippen (Cyclemotor) avec 5 points.

Etant donnée la différence des cylindrées maxima entre les deux catégories de véhicules, d'une part, et d'autre part leurs différences constitutives, la *Vie au Grand Air* a décidé, dès avant l'épreuve de mettre en compétition, non plus une, mais bien deux Coupes-Challenges à attribuer respectivement à chacune des catégories.

En conséquence, l'équipe Monet-Goyon (Janin et Durand) en scooters et l'équipe Motor-Fly Voisin (Barthélemy et Raimbault) en bicyclettes à moteur ont été proclamées détentrices pour un an de la Coupe-Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Ainsi donc la preuve est faite que les petits véhicules à moteur sont en état de résister à une épreuve longue et pénible, étudiée pour démontrer qu'ils sont de véritables engins de tourisme pouvant faire un service sérieux, efficace et prolongé. Car qui peut le plus peut le moins, n'est-il pas vrai ? Henry DUDON.

P.-S. — C'est avec plaisir que je dois remercier ceux qui se sont employés à la rendre plus agréable : tous nos commissaires bénévoles échelonnés sur le parcours, grâce à qui les opérations de contrôle ont été exactement et rapidement menées ; je dois signaler, entre autres, l'amabilité avec laquelle nous reçut la municipalité d'Houlgate, ayant à sa tête le maire M. Burnouf et M. Durazzo, conseiller municipal, qui offrit un vin d'honneur aux concurrents à l'issue de la course de côte.

Un grand merci encore à ceux qui ont rendu notre tâche possible : au Cyclecar Amilcar qui a bien voulu mettre à la disposition de mon camarade Paul Meyan, chargé de préparer le parcours, un véhicule rapide et sûr, et à M. Lemoine, directeur général de la grande firme Peugeot, qui m'a confié pour suivre le Circuit Normand une de ces étonnantes petites Quadrilettes aux possibilités infinies. Avec elle, j'ai fait Paris-Rouen et retour, conduisant moi-même, plus tout le parcours, sans fatigue, sans ennuis et sans pannes, regrettant seulement d'avoir sitôt fini. Pour ces 800 kilomètres, j'ai consommé — tenez-vous bien — 43 litres d'essence (deux personnes, les bagages et les manœuvres en ville). H. D.

LA MESURE DES GRANDES VITESSES

Par Henri PETIT

LES GRANDES VITESSES ATTEINTES AUJOURD'HUI PAR LES VOITURES AUTOMOBILES ET SURTOUT PAR LES AVIONS, NE PEUVENT PLUS ÊTRE MESURÉES AVEC PRÉCISION, AU MOYEN DES CHRONOMÈTRES A MAIN. NOTRE COLLABORATEUR DÉCRIT ICI LA MÉTHODE EMPLOYÉE A L'AUTODROME DE BROOKLANDS.

Nous avons, dans un précédent article, exposé aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* combien défectueuse était la méthode actuelle de mesure des vitesses des voitures automobiles ou des avions, au moyen du simple chronomètre au cinquième de seconde.

Nous avons montré que les erreurs commises, même avec des instruments parfaits et des chronométreurs impeccables, pouvaient atteindre dans certains cas des valeurs très élevées de l'ordre, par exemple, de 4 kilomètres à l'heure et même davantage, pour un avion qui tente de battre le record de vitesse.

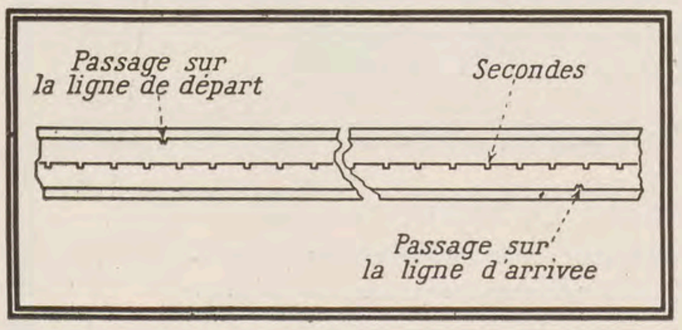


Fig. 1. — La bande de papier de l'enregistreur. Les points marqués sur les lignes des bords du papier indiquent le départ et l'arrêt de la voiture. Sur la ligne centrale, chaque top correspond à des intervalles d'une seconde.

Il existe cependant des méthodes de mesures plus précises, qui sont employées couramment sur certaines pistes où courent les voitures automobiles. Nous pensons qu'il sera intéressant pour nos lecteurs de savoir, par exemple, comment on effectue ces mesures sur la piste de Brooklands en Angleterre. La méthode employée à Brooklands, ne diffère d'ailleurs que par des détails matériels des méthodes de chronométrage électrique employées ailleurs ; à cet égard, nous jugeons que son exposé est particulièrement intéressant.

L'appareil employé à Brooklands comporte deux parties principales : l'une, placée sur la piste et que nous appellerons transmetteur, permet à un courant électrique de s'établir dans un circuit au moment précis où le véhicule passe sur ce premier appareil. L'autre, que nous appellerons récepteur, est en somme un télégraphe enregistreur qui se trouve dans la cabine du chronométreur, et qui inscrit sur une bande le moment précis du passage de la voiture à chronométrer sur l'appareil transmetteur.

Nous n'allons pas décrire dans le détail ces deux appareils, surtout l'appareil récepteur qui est assez compliqué ; nous nous contenterons d'indiquer le principe de son fonctionnement.

Imaginons deux tambours analogues à ceux d'un télégraphe Mors : sur le premier tambour s'enroule une bande de papier qui a été préalablement emmagasinée sur le deuxième tambour d'où elle se déroule.

Un certain nombre de cylindres pressent sur cette bande de papier et l'obligent à passer dans l'appareil récepteur à une vitesse déterminée et aussi constante que possible. A cet effet, l'appareil récepteur comporte un mouvement d'horlogerie remonté par un ressort, mouvement qui actionne une paire de deux cylindres qu'un ressort presse l'un contre l'autre. Entre ces deux cylindres passe la bande de papier, et on conçoit que le mouvement de rotation des cylindres étant très régulier, le déroulement linéaire de la bande de papier est également lui-même parfaitement régulier, c'est-à-dire que dans chaque seconde se déroule une longueur égale de papier.

Cependant, si bien réglé que soit le mouvement d'horlogerie, on ne compte pas uniquement sur lui pour repérer le temps qui s'écoule sur la bande de papier enregistreur. Comme nous allons le voir, un mécanisme indépendant du mouvement d'horlogerie trace sur une bande un signe à chaque seconde.

Un pendule électrique est placé, en effet, dans une pièce voisine de la cabine du chronométreur, pendule de haute précision qui effectue son oscillation toujours dans le même temps. Le pendule est réglé pour battre à la seconde ; son mouvement est entretenu au moyen d'un électro-aimant qui, à chaque oscillation, attire une masse de fer doux placée sur la lentille du pendule, et compense ainsi par cette légère impulsion la perte d'énergie par frottement des couteaux sur leurs supports, et aussi par frottement du pendule dans l'air ambiant.

A chaque oscillation, le pendule, au moyen d'un contact approprié, permet au courant électrique d'une pile de s'établir dans un circuit qui traverse un électro-aimant qui fait corps lui-même avec l'appareil récepteur placé devant le chronométreur.

Devant cet électro-aimant se trouve une armature mobile qui porte une plume. Cette plume s'appuie d'une façon constante sur le milieu de la bande de papier enregistreur. Quand la plume reste immobile, comme la bande de papier se déroule, elle trace sur celle-ci un trait continu à peu près dans l'axe de la bande.

Chaque fois que le pendule établit le courant dans l'électro-aimant, l'armature se trouve attirée pendant un temps très court, puis rappelée à sa position de repos par un ressort. La plume portée par l'armature suit naturellement son mouvement, et vient tracer un petit ressaut sur la bande de papier. Celle-ci se trouve donc divisée en un certain nombre de longueurs égales, chaque longueur correspondant à une durée d'une seconde.

Il n'y a plus, maintenant que notre bande de papier est préparée pour les recevoir, qu'à y inscrire l'instant exact où la voiture, dont il s'agit de mesurer la vitesse, traverse une ligne tracée sur la piste, ligne qui est généralement la ligne de départ.

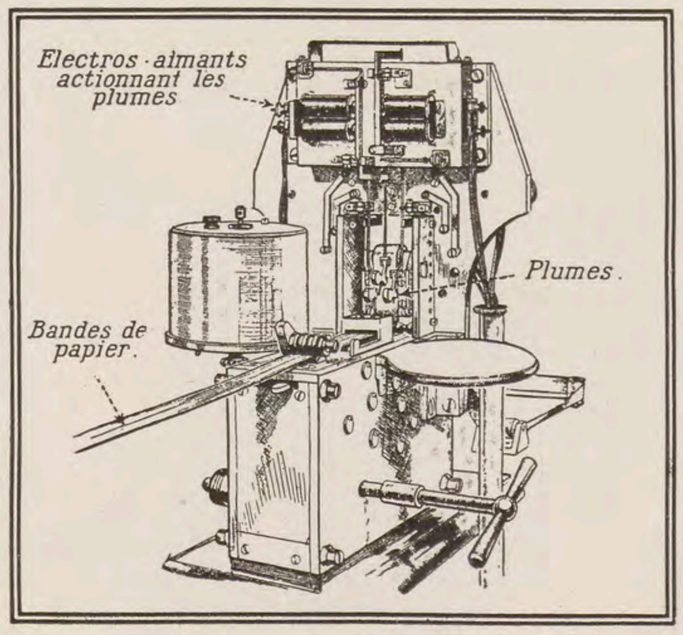


Fig. 2. — L'appareil principal de prise des temps, actionné par l'électricité et muni d'un mouvement d'horlogerie.

Pour ce faire, deux autres électro-aimants, dont les armatures sont également munies de plumes traceuses, sont disposés à proximité de la bande. Chacun de ces électro-aimants communique avec un appareil transmetteur placé sur la piste

Tant qu'il n'y a pas de courant qui passe dans ces électro-aimants, la plume décrit sur la bande de papier une ligne droite, une de ces lignes étant placée à la partie supérieure de la bande, et l'autre à la partie inférieure. L'électro-aimant, en communication avec le transmetteur placé sur la ligne de départ, correspond à la ligne occupant la partie supérieure de la bande, tandis que l'autre électro-aimant qui trace la ligne inférieure est en relation avec le transmetteur placé sur la ligne d'arrivée. Quand les transmetteurs enverront dans l'un de ces électro-aimants le courant d'une batterie d'accumulateurs ou d'une batterie de piles, l'aiguille reliée à l'armature se déplacera et tracera une encoche sur la bande de papier.

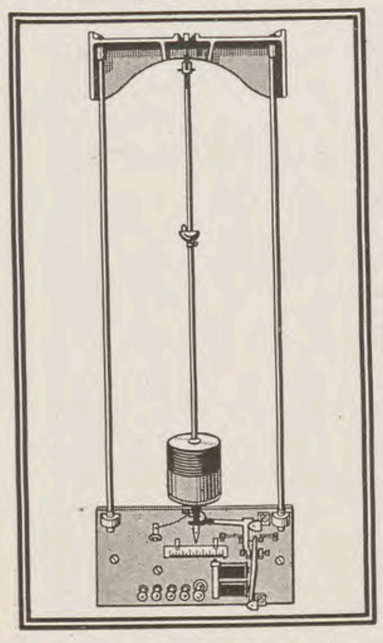


Fig. 3. — Le pendule électrique qui contrôle la plume centrale.

En comparant la position de ces encoches avec celle des encoches correspondant au commencement et à la fin de chaque seconde, puis en comptant le nombre entier de secondes qui séparent les signes correspondants au passage de la voiture sur le transmetteur de départ et sur le transmetteur d'arrivée, on aura d'une part le nombre entier de secondes qui s'est écoulé entre les deux passages, puis la fraction de seconde complémentaire. Cette fraction pourra être déterminée avec une exactitude aussi grande qu'on le voudra : tout dépendra, en effet, de la longueur-type dont se déplace la bande pendant une seconde.

Si cette longueur est, par exemple, de 30 millimètres pour une seconde, et que l'une des encoches se trouve à 21 millimètres du signe indiquant le commencement de la seconde, nous saurons qu'il s'est écoulé N secondes plus 21/30 entre le passage de la voiture sur les deux transmetteurs.

Voyons maintenant comment sont réalisés les transmetteurs. Ceux-ci sont, en somme, de simples interrupteurs analogues, si vous voulez, à un vulgaire bouton de sonnette, mais un bouton de sonnette qui doit résister au passage d'une voiture pesant parfois 2.000 kilogrammes et qui passe sur lui à une vitesse qui atteint et dépasse 200 kilomètres à l'heure. L'établissement de ces transmetteurs a donné lieu à de nombreux tâtonnements avant qu'on arrive à un type donnant toute satisfaction. Voici celui qui est actuellement en usage et dont le fonctionnement est très satisfaisant : il est représenté en coupe et en perspective par la dernière figure 4.

Imaginez, placée sur le sol, une bande de toile qui barre complètement la piste ; parallèlement et sur cette bande de toile sont disposées deux bandes de métal blanc, larges chacune d'environ 2 centimètres. Chacune de ces bandes est solidement fixée à la bande de toile caoutchoutée et est en communication avec les deux extrémités du circuit électrique qui part d'une batterie d'accumulateurs, passe dans l'électro-aimant, et revient au transmetteur.

Les deux bandes se trouvent complètement isolées au point de vue électrique, et dans l'état normal aucun courant ne passe par conséquent dans le circuit.

De part et d'autre de l'ensemble des deux bandes de métal blanc, sont placés deux tubes en caoutchouc complètement clos et terminés par une valve analogue à une valve de pneumatique. Ces tubes peuvent être légèrement gonflés au moyen d'une pompe à pneus. Leur diamètre est nettement supérieur à l'épaisseur des bandes en métal blanc.

Sur les deux tubes repose une deuxième bande de toile caoutchoutée qui se trouve fixée par ses bords à la première au moyen d'œillets, et qui porte en son milieu une troisième bande de métal blanc ; cette troisième bande est placée en regard de l'intervalle qui sépare les deux premières, mais ne porte pas sur elles puisqu'elle en est écartée par les deux tubes gonflés d'air.

Tout l'ensemble est solidement cousu et assemblé et est disposé perpendiculairement à la piste sur la ligne de départ et sur la ligne d'arrivée. Lorsqu'une voiture traverse l'une de ces deux lignes, ses roues écrasent les deux tubes gonflés d'air et obligent la bande de métal blanc supérieure à s'appliquer contre la bande inférieure : le courant électrique peut donc franchir l'espace qui sépare ces deux bandes inférieures en passant par la bande supérieure qui se trouve en contact avec elles.

Dès que la roue a franchi le transmetteur, les tubes grâce à leur élasticité, repoussent vers le haut la bande de toile qui porte la troisième bande de métal blanc, et le contact est rompu.

Le mécanisme, comme on voit, est extrêmement simple, et seule son exécution est délicate

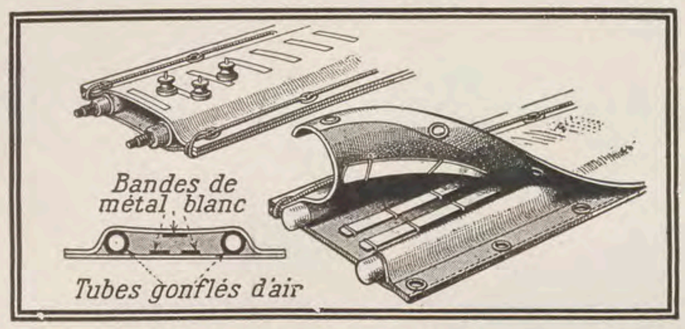


Fig. 4. — La bande qui est placée à travers la piste et qui sert à établir le contact quand la voiture passe dessus. *A dr.*, le détail des contacts.

pour qu'il puisse résister aux efforts énormes imposés par le passage des voitures.

L'appareil est tellement sensible qu'il enregistre le passage successif des deux roues avant et des deux roues arrière d'une même voiture sur chacun des transmetteurs : ainsi qu'on peut le voir, en effet, sur la figure 1, les encoches correspondant au passage de la voiture sur les transmetteurs sont doubles : cela correspond ainsi que nous l'avons dit au passage successif des deux trains.

L'appareil permet, grâce à sa haute précision, de calculer le temps qui sépare les passages sur les deux transmetteurs à 1/1.000 de seconde près : il est facile, par conséquent, de déterminer les vitesses les plus élevées avec une exactitude suffisante.

On pourra objecter peut-être que le moment où la plume enregistreuse des passages marque son encoche sur le papier, n'est pas rigoureusement le même que celui où la voiture passe sur le transmetteur : il s'écoule, en effet, un temps appréciable entre le moment où la roue aborde le transmetteur et celui où la plume se déplace sur la bande de papier ; il faut en effet que le transmetteur s'écrase, que les trois rubans de métal blanc viennent en contact, que le courant prenne une intensité suffisante dans le circuit pourvu d'une assez grosse self-induction qui contient l'électro-aimant, et enfin que le déplacement de l'armature de celui-ci se produise. Il est donc incontestable qu'il y a entre le moment précis où la voiture passe sur le transmetteur, et le moment où la plume marque son signe, un décalage certain.

Mais il y a lieu de remarquer qu'on ne lit jamais sur la bande enregistreuse que des différences de temps. Or, comme les deux électro-aimants correspondant aux transformateurs sont aussi identiques que possible, que les deux transmetteurs eux-mêmes sont établis rigoureusement avec les mêmes dimensions, il est légitime d'admettre que le temps perdu entre le moment exact de passage et le moment où la plume marque est exactement le même pour les deux appareils ; ce temps perdu s'élimine donc lorsqu'on fait la différence.

L'appareil graphique que nous venons de décrire présente, en outre, deux avantages très sérieux : d'abord, puisqu'il est purement mécanique, il élimine complètement l'influence personnelle de l'opérateur qui se contente de surveiller son fonctionnement, et de faire une mesure linéaire qui ne présente aucune difficulté. En outre, il reste une trace écrite de la mesure faite, ce qui fait que celle-ci est toujours vérifiable aussi longtemps qu'on veut après qu'elle a été faite. Pas de réclamation possible, par conséquent, contre les résultats donnés par l'appareil enregistreur qui constituent un véritable article de foi.

Les figures qui accompagnent cet article représentent les appareils principaux qui servent à faire les mesures, et une bande de papier sur laquelle ont été enregistrés les passages successifs d'une voiture sur les lignes de départ et d'arrivée ; nos lecteurs se rendront facilement compte d'après cela de la facilité que présente ces lectures, et de la confiance qu'on peut leur accorder.

Il y a loin, comme on le voit, de ces mesures électriques précises aux mesures faites par des chronométreurs si officiels soient-ils ; ainsi que nous l'avons vu dans l'article auquel nous faisions allusion au commencement, les chronométreurs sont sujets à se tromper d'abord, et les chronomètres sont loin d'avoir une précision suffisante pour les mesures qu'on leur demande. Enfin, il ne reste aucune trace d'une opération de chronométrage et par conséquent toute erreur commise est extrêmement grave, puisqu'il est impossible de rien contrôler par la suite.

Les mesures électriques ne sont encore guère en usage chez nous pour la simple raison que les appareils qui permettent de les réaliser sont encombrants, lourds, et ne peuvent guère être installés qu'à poste fixe ; or, comme nous n'avons pas de piste pour les automobiles, cette installation n'est en général pas faite.

Il serait cependant très aisé de disposer ce système de chronométrage électrique pour des courses sur de courtes distances, courses de côte par exemple, courses du kilomètre lancé, etc. Concurrents et spectateurs auraient plein apaisement sur l'exactitude des résultats des records de vitesse, avec une précision très supérieure à tout ce qui a été fait jusqu'alors.

Henri Petit.

LA MAGNÉTO " SCINTILLA "

Il est courant de dire que les magnétos ne peuvent pas assurer l'allumage de moteurs à plus de quatre cylindres, tournant à de grandes vitesses : on est entraîné, en effet, à faire tourner l'induit des magnétos à des vitesses excessives auxquelles ne résistent pas les matériaux fragiles disposés sur ces induits : enroulements primaire et secondaire avec leurs isolants, condensateur, etc. ; il est certain qu'un assemblage de gomme laque, de toile et de fils de cuivre, résiste bien difficilement à des efforts tels que ceux qui sont développés dans une pièce tournant à 3 ou 4.000 tours.

Cette imperfection des magnétos réside uniquement dans ce fait que dans ces appareils on fait tourner l'induit. Or, la magnéto « Scintilla » a élégamment résolu le problème en inversant la disposition des organes de la machine . l'induit et la bobine transformatrice sont, en effet, fixes, et l'organe qui tourne c'est l'aimant lui-même.

Or, l'aimant est une pièce en acier qui peut être complètement et parfaitement usinée, bien centrée, et à qui on peut donner des dimensions telles qu'il n'y a aucune crainte à avoir quelles que soient les vitesses de rotation qu'on lui impose.

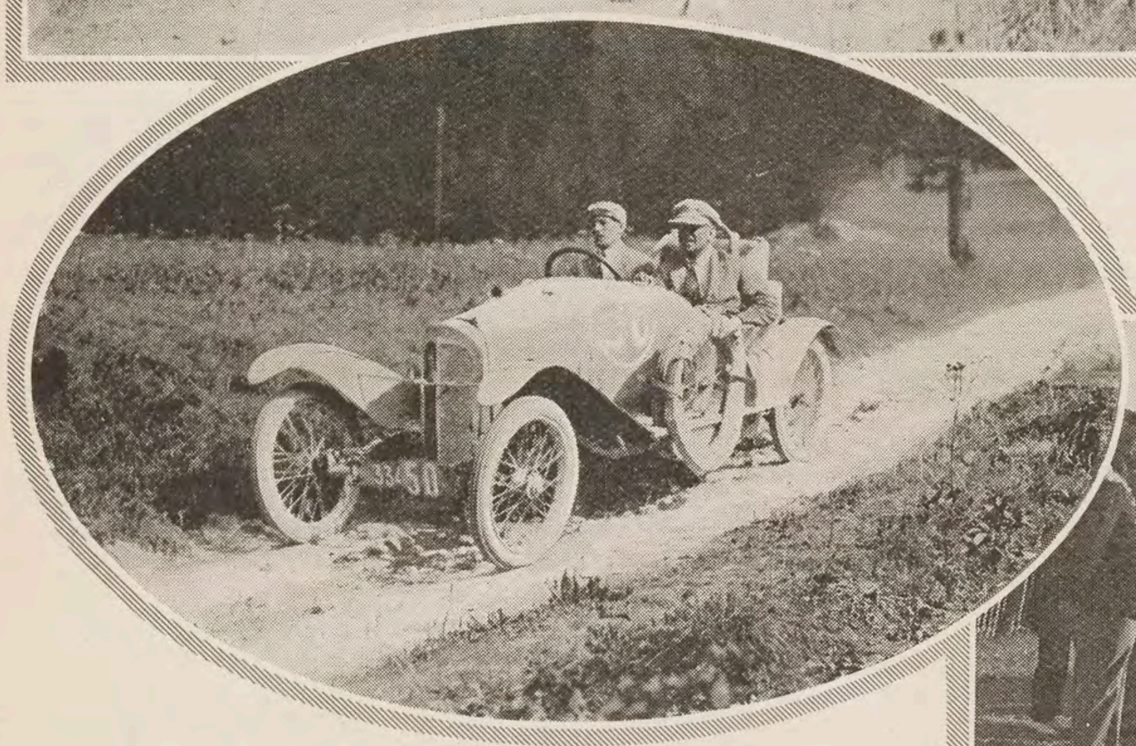
La magnéto « Scintilla » résout donc élégamment le problème de l'allumage des moteurs rapides sans qu'on ait besoin d'avoir recours pour cela à l'allumage par batterie d'accumulateurs, avec sa complication et ses aléas.

LES SIX JOURS MOTOCYCLISTES EN SUISSE

LA GRANDE ÉPREUVE INTERNATIONALE DISPUTÉE DU 1er AU 6 AOUT, S'EST TERMINÉE PAR LA VICTOIRE DE L'ÉQUIPE SUISSE. LE GRAND GAGNANT DE L'ÉPREUVE FUT ROTHENBACH, QUI ACCOMPLISSAIT LA GRANDE RANDONNÉE SANS UN POINT DE PÉNALISATION, FAISANT LE MEILLEUR TEMPS DE LA COURSE DE COTE ET DU KILOMÈTRE LANCÉ.

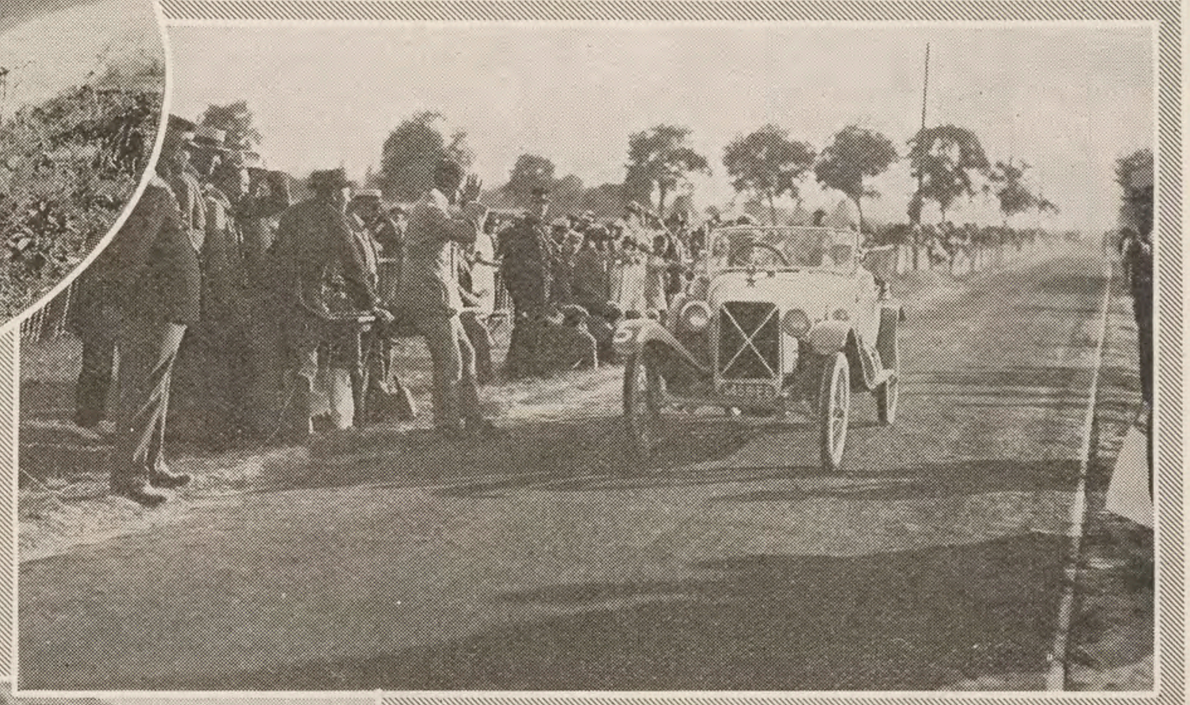
LE VAINQUEUR ROTHENBACH DANS LA DESCENTE DE WUNENSTEIN

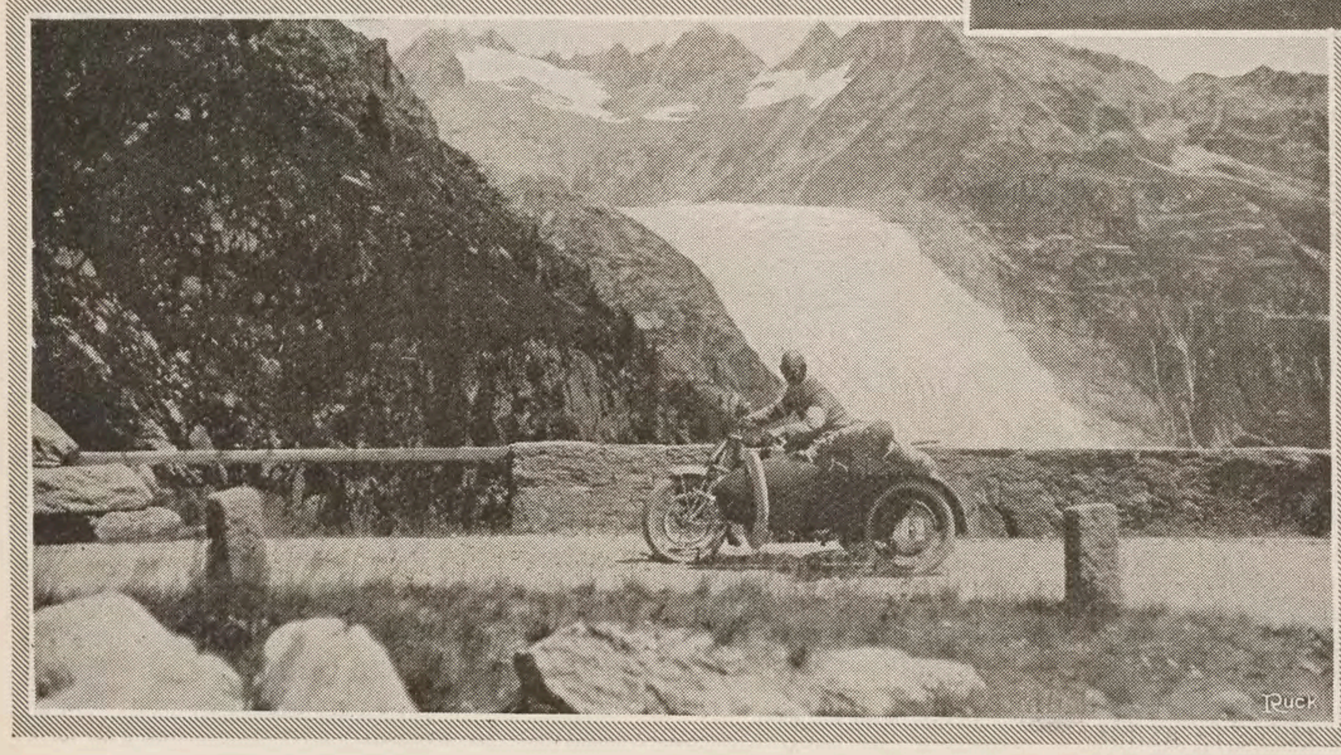
Rothenbach, sur Motosacoche, se classait premier de la catégorie des 1.000 cmc. Clerc, sur Condor, triomphait dans les 250 cmc., et Robert, sur Motosacoche, était victorieux dans les 500 cmc.



HOMEL, PREMIER DES CYCLECARS

Homel, sur cyclecar G. N., triomphait dans la catégorie des cyclecars, et terminait sans un point de pénalisation.



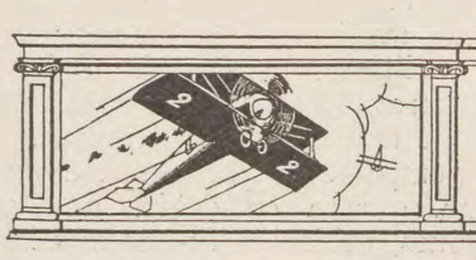


LOMBARD A L'ARRIVÉE DU KILOMÈTRE LANCÉ

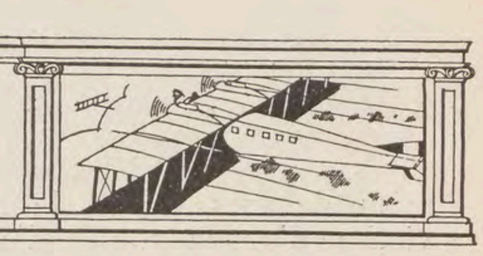
Lombard, sur cyclecar Salmson, couvrait le kilomètre lancé en 65 s. 1/5, soit à 55 kil. 21 de moyenne.

SCHORP, SUR MOTOSACOCHE

La catégorie des sidecars revenait à Gex, sur Motosacoche, avec 9 points de pénalisation. Schorp, également sur Motosacoche, était troisième.



Aviation



COMMENT J'AI PRÉPARÉ LE RECORD MONDIAL D'ALTITUDE

Par Georges KIRSCH

DANS L'AVIATION, DEPUIS 1909, KIRSCH FUT UN DES HÉROS DE NOTRE ARMÉE DE L'AIR. IL A PLEIN DROIT AU TITRE ENVIÉ " D'AS " DE L'ALTITUDE, AYANT BATTU OFFICIELLEMENT, AVEC 10.600 M., LE RECORD MONDIAL QUI APPARTENAIT A L'AMÉRICAIN SCHRŒDER, AVEC 10.093 M.

J'AI toujours affectionné les vols aux hautes altitudes, et c'est pourquoi, me sachant entre les mains un oiseau maniable qui monte haut et rapidement, j'ai songé un beau jour à m'attaquer au record mondial de l'Américain Schrœder (10.093 mètres à Dayton (Ohio) en 1919).

Mais un assaut aux 10.000 mètres ne se prépare pas à la légère, il faut un entraînement progressif, des essais ; il faut que non seulement les qualités physiques de l'aviateur répondent à la tentative, mais il faut surtout que l'appareil monte vite et ne plafonne pas.

Je commençais donc par faire des essais d'hélices, en prenant comme base la rapidité de vitesse ascensionnelle, jusqu'à 6.000 mètres. Le 22 avril, j'exécutais une première montée à 5.000 mètres en 11 minutes et au cours du même vol, j'atteignais les 6.000 mètres en 14 minutes.

Le 20 mai, j'accomplissais deux nouveaux essais de montée à 6.000 mètres, un à 10 heures du matin, l'autre à 6 heures du soir, pour juger s'il existait plus de vitesse ascensionnelle le matin que le soir, ou *vice-versa*.

Les résultats furent semblables, mes deux courbes de graphiques étant exactement les mêmes.

Après ces deux montées où j'avais encore atteint les 6.000 mètres en 14 minutes, je décidai de faire un autre essai, (j'oublie de vous dire aussi que, le 9 mai, j'atteignis 8.500 mètres en 38 minutes).

Le lendemain 21 mai,je montais à 9.300 mètres et je plafonnais à cette altitude n'ayant pas encore une hélice bien adaptée pour les vols de hauteur.

Ma montée avait duré 57 minutes. Le 31 mai, j'essayais une autre hélice sur une nouvelle base laissant tourner le moteur à un régime très élevé.

Le résultat fut absolument nul : à 8.000 mètres, je plafonnais.

Autre changement d'hélice et, le 3 juin, je décollais à nouveau de Villacoublay, montant à 9.000 mètres en 52 minutes ; j'étais satisfait de cette montée, où j'avais gagné en vitesse ascensionnelle.

Le 7 juin, à 7 heures du soir, je montais à 9.150 mètres en 51 minutes et je décidai le surlendemain de faire un essai dans les mêmes conditions, voulant me rendre compte de la différence de portance de l'air aux hautes altitudes.

J'obtins le même résultat dans le même temps.

C'est alors que nettement convaincu que l'hélice est le facteur principal pour augmenter le plafond de l'avion, je décidai en collaboration étroite avec les constructeurs-spécialistes, de travailler ferme la question « hélice ».

On me fit une hélice spéciale et, le 23 juin, j'atteignais 9.250 mètres en 48 minutes. J'étais loin de plafonner et je sentais bien que je pouvais monter encore, lorsque malheureusement, ma nourrice d'eau ayant éclaté, je dus redescendre, victime de la panne.

C'est le 24 juin que je montai à 9.800 mètres, m'appropriant le record de France.

J'étais à 9.000 mètres en 48 minutes et je mis 1 h. 35 pour faire les 800 derniers mètres.

J'étais satisfait et je décidai de m'alléger le plus possible en gagnant quelques kilos où il était possible d'en gagner sur mon appareil, sans toucher aux organes vitaux.

J'enlevai donc : coussins, réservoirs supplémentaires, et la magnéto de départ.

Je fus habilement secondé dans ma tâche, je dois le dire, par M. Lamblin, le constructeur-inventeur de mes radiateurs qui réalisa le tour de force de me gagner 15 kilos sur ma paire de radiateurs, lesquels devaient, malgré tout et par la suite, me donner remarquable satisfaction.

En tout, je gagnais une trentaine de kilos.

Si j'insiste sur la question du poids, c'est que dès mes premiers essais d'altitude, je me rendis compte que c'était uniquement une question de densité.

Je changeais également ma cellule de 27 mètres contre une de 30 mètres de surface, ne pesant pas plus lourd, et je montais également mon hélice — dernier cri ! — puis-je baptiser ainsi cette merveille étudiée pour la propulsion, résultat des travaux opiniâtres de M. de Monge, cet autre précieux collaborateur ?

Ainsi prêt, je décidais de faire une tentative.

Le 13 juillet, je montais à 9.000 mètres dans le temps-record de 38 minutes, contraint malheureusement d'atterrir par suite d'une panne stupide de carburateur flotteur crevé. Je dus ce jour-là, renoncer à ma tentative.

Le 14 juillet, pendant que les couples joyeux dansaient aux lampions, mon dévoué mécanicien Méot, travailla d'arrache-pied toute la nuit, pour être prêt le 15 au matin, secondé dans sa tâche par la Maison Zénith qui se mit entièrement à ma disposition.

Le 15 au matin, je m'envolais du Bourget à 6 h. 35 précises pour battre le record mondial d'altitude.

MA TENTATIVE Le temps était favorable et ma montée fut très rapide. J'étais à 5.000 mètres en 11 minutes, à 6.000 mètres en 14 minutes, à 7.000 mètres en 20 minutes, à 8.000 mètres en 27 minutes, à 9.000 mètres en 38 minutes. C'est à partir de 5.000 mètres que j'usais à profusion de l'oxygène.

En 1 h. 15 exactement, j'étais à 10.000 mètres; c'est à cette altitude que je fis une remarque curieuse, mais qui, je l'avoue, m'angoissa un instant.

Déplaçant soudain ma tête de droite à gauche pour voir en dehors de la carlingue, je ne pus, à un moment donné, la ramener; mes muscles n'agissaient plus. Je fus un instant inquiet, et j'évoquai, ceci dit sans rire, l'image de mon petit angora-fétiche « Youyou »; puis, ce qui fut plus catégorique en la circonstance, j'ouvris ma bouteille d'oxygène de secours et je respirai à dose très forte.

Je sentis le bien-être immédiatement, et je pus ramener ma tête en place. Il régnait à partir de 8.000 mètres une sorte de demi-obscurité et un froid de 55 degrés au dessous de zéro. Dès lors, ma montée fut longue et pénible, je tirai prudemment sur le « manche à balai », la main gauche rivée à la manette réglant le régime de mon moteur.

J'atteignis successivement 10.100 mètres, 10.200 mètres, 10.300 mètres, 10.400 mètres, et j'allais toucher les 10.500 mètres, lorsque soudain mon moteur bafouilla, haleta, et mon hélice s'arrêtant net, se mit en croix : c'était la panne d'essence! Ce silence subit dans ces régions éthérées m'émotionna un peu, malgré la joie intense que je subissais d'avoir battu le record.

Puis un piqué vertigineux s'ensuivit, me rappelant à la réalité. Je traversais un paysage féerique, irréel, scintillant de nuages roses, mauves et diaprés. Je quittai le céleste décor pour plonger ensuite dans une mer véritable et moutonneuse comme un océan d'ouate.

L'obscurité d'éclipse cessa à 8.000 mètres alors que se peinait un peu ma descente.

Le soleil réapparut et sécha mes ailes détrempées, des gouttelettes d'argent se détachaient des mâts de mes plans. Je n'étais victime d'aucun trouble, d'aucune sensation nerveuse, d'aucune lourdeur dans la tête.

En vol plané, je descendis vers une tache grise qui était la terre. Mais hélas ! je ne voyais ni Paris, ni le Bourget, rien que des champs carrelés jaunes et verts, en pleine floraison. Où étais-je ?

Pas de moteur pour continuer mon vol et chercher à me repérer ; je vis une bande de trèfle pas bien large en bordure d'une route, je m'y posai sans heurt et sans dommage.

Où étais-je ? Personne ne venait vers moi et je me décidai à quitter mon bord et à me rendre à une ferme voisine où un gros chien de garde m'accueillit en tirant sur sa chaîne.

Le fermier sortit, très affable, fit taire son chien et me dit que j'étais à Champeaubert, près de Montmirail.

Il m'accueillit d'une façon charmante, le maire fut prévenu, ainsi que le garde champêtre qui firent un constat de mon atterrissage.

Vous savez la suite. Je n'ai, paraît-il, pas battu officiellement le record de Schrœder, puisque le nouveau règlement de la Fédération Internationale Aéronautique stipule que le recordman doit revenir atterrir à son point de départ. Il ne me reste donc qu'à recommencer, ce que je compte faire sous peu.

Pour terminer, je me permettrai de vous donner quelques petits détails sur l'équipement d'un recordman d'altitude. Il faut tout d'abord s'enduire d'ambrine la peau, notamment les mains, les pieds et le visage.

J'ai revêtu ensuite des sous-vêtements de laine, de papier, force chandails, un costume touriste de laine et combinaison fourrée — sans système de chauffage électrique.

J'étais chaussé de papier et chaussons fourrés et avais un bonnet également fourré.

KIRSCH, LE ROI DE LA HAUTEUR

C'est le 15 juillet que Kirsch s'envolait du Bourget pour essayer de battre le record mondial d'altitude. Il s'élevait à 10.600 mètres, réalisant la meilleure performance à ce jour.

Mon masque respiratoire à oxygène, système Dr Farsaux, est merveilleux ; cet appareil de distribution automatique d'oxygène m'a donné une grande satisfaction.

J'emporte cinq bouteilles d'oxygène, quatre en débit, une de secours, utilisable *in-extremis* !

Des tubes de caoutchouc partent des appareils distributeurs fixés aux bouteilles et ils aboutissent à mon masque, en passant par des turbines de contrôle.

Autre détail qui peut-être vous étonnera : je suis parti à jeun, j'ai juste avalé un bol de café chaud. J'ai d'ailleurs toujours fait mes essais à jeun et j'ai pu constater que je m'en portais très bien.

On s'habitue fort bien à l'oxygène, que l'on doit autant que possible respirer par le nez et non par la bouche, pour ne pas laisser dessécher les voies respiratoires. Une grande fatigue et une courbature générale suivirent ma montée à 10.500 mètres, et, pendant une bonne semaine exigèrent, pour moi, un repos complet.

La dépression amène aussi l'insomnie et le manque d'appétit; mais tout cela revient, petit à petit.

Je ne voudrais pas clore cet article que j'écris avec beaucoup de plaisir pour la *Vie au Grand Air*, sans rendre hommage à tous ceux qui m'ont aidé à cet assaut du record mondial : MM. Gradis et Delage, directeurs de la Maison Nieuport, Mary et Chasserio leurs habiles ingénieurs, Lamblin, de Monge, Juliani ; mes dévoués mécanos Weber, Méot et Bosché.

Je n'oublierai pas non plus le précieux encouragement que m'apporta toute la Presse en commentant si gentiment mes divers essais et je remercie surtout mes bons amis Jacques Mortane et Roger Labric qui sont bien les deux courageux porte-paroles de notre aviation.

Et maintenant, au travail pour le prochain assaut des 11 kilomètres en hauteur et pour la Coupe Deutsch où j'espère encore faire de mon mieux avec un peu de chance.

Georges KIRSCH,
Recordman français d'altitude.

MON ATTERRISSAGE SUR LE MONT BLANC

Par François DURAFOUR

DURAFOUR, LE PLUS ANCIEN PILOTE SUISSE, A RÉALISÉ UN SUPERBE EXPLOIT, EN ATTERRISSANT, LE 30 JUILLET, SUR LE DOME-DU-GOUTER, L'ULTIME PLATE-FORME DU MONT BLANC, ET EN EST REPARTI AVEC UNE FOLLE AUDACE.

A chaque fois que je survolais le mont Blanc, l'idée me venait d'atterrir un jour à son sommet.

Je partis un matin examiner les lieux. Me poser au sommet extrême du mont Blanc était chose impossible et irréalisable, ce faîte n'étant constitué que par une mince arête de neige durcie ; je choisissais donc, pour atterrir, la plate-forme exiguë que représentait le Dôme-du-Goûter, situé à 4.331 mètres d'altitude. Puis, aidé et conseillé par mon bon camarade René Vidart, le héros du Circuit européen, j'organisai au hameau de la Blécherette une sorte de petit quartier général et je préparai mon expédition.

Grâce au concours de quelques dévoués amis, alpinistes habiles, j'étais tenu au courant des circonstances atmosphériques sur le mont Blanc, au moyen de signaux optiques transmis de là-haut sur Chamonix, qui me renseignait ensuite téléphoniquement.

Le 30 juillet au matin, mon appareil étant prêt et la température étant satisfaisante, je pris mon vol à 6 h. 10 précises à bord de mon petit avion Caudron G. III qu'actionnait un moteur rotatif de 110 HP, mis au point par moi-même. Je n'avais nullement remplacé mes roues par des patins, mon avion était tel que, car j'espérais atterrir sur la terre ferme.

L'air était frais et le soleil illuminait de rose et d'or les cimes neigeuses des monts; c'était très joli au coup d'œil. Mon moteur ronflait très régulièrement et le bruit résonnait puissamment tandis que je survolais gouffres et crevasses.

J'arrivai au sommet du mont Blanc à 7 heures et je contournai deux fois l'arête durcie qui semble si souvent, vue d'en bas, toucher le ciel. Puis, calculant ma descente, je coupai mon moteur et me mis en direction. Mes roues touchèrent doucement le tapis de neige, non sans que j'aie éprouvé un tout petit frisson à la suite d'un remous qui faillit me plaquer vers une crevasse.

A peine étais-je arrêté sur cet aérodrome vierge que borde le vide de partout, que je vis un homme accourir vers moi, le premier témoin oculaire de mon atterrissage.

C'était M. Henri Bregeault, secrétaire du Club Alpin Français. Comme je lui demandais des nouvelles de mon opérateur de cinéma que j'étais surpris de ne pas trouver là, comptant sur lui pour bien témoigner de mon exploit par le film, il me déclara ne pas l'avoir vu encore. Et j'appris un peu plus tard que mon pauvre opérateur, victime du mal des montagnes, avait dû lâcher ses guides à 3.000 mètres d'altitude.

M. Bregeault, très complaisamment, joua le rôle d'officiel et prit moult clichés de mon appareil et de moi. D'autres alpinistes arrivèrent ensuite et m'aidèrent à reculer mon

petit Caudron, le plus en arrière possible, pour me permettre de rouler le plus longtemps et faciliter mon second départ, qui allait être si périlleux.

Nous avons mis quarante minutes pour reculer l'avion de quatre-vingts mètres à peine, le moindre effort est impossible là-haut, en raison de la température et de la densité de l'air.

Bref, je m'installai à nouveau dans ma carlingue et un des alpinistes mit mon hélice en mouvement.

Cette envolée comptera dans ma vie de pilote pour la plus émouvante.

Ce départ fut angoissant, effrayant, vertigineux... A peine avais-je levé le bras pour faire signe à mes aides de lâcher les bouts d'ailes, que je démarrai à plein moteur, le terrain était glissant, légèrement en déclivité, je sentais mon appareil déraper à chaque mètre et j'avais l'appréhension d'un terrible « cheval de bois » qui n'aurait pas pardonné à cette allure et dans pareille position.

Et alors que toujours en contact avec la piste neigeuse, je roulais la queue haute, je voyais venir à moi l'extrémité du terrain, le gouffre, le vide... Une seconde j'ai frémi, je me suis franchement cru perdu, j'ai vu l'abîme s'ouvrir, mon appareil s'enfoncer et puis...

Et puis, j'ai piqué, l'instinct de la conservation agissait, et dans mon « piqué » j'ai gagné de la vitesse : je me suis mis en vol ; une seconde après, je me sentais porté par mes ailes j'étais sauvé.

Je tirai normalement sur le manche et sortant du ravin assez large où j'avais piqué, je reprenais de la hauteur et je repassais au-dessus du Dôme-du-Goûter, où mes amis rassurés, après m'avoir vu disparaître dans le ravin, me faisaient de la main des signes joyeux auxquels je répondis tout aussi heureux, sinon plus !

Puis après avoir survolé une dernière fois le plus haut géant d'Europe que je venais de vaincre, je coupais mon moteur et, en vol plané, je descendais sur Chamonix où j'atterrissais à 9 h. 15 précises.

Voici donc mon vol dans ses moindres détails ; j'avoue que je me poserai à nouveau et quand on voudra sur le Dôme-du-Goûter du mont Blanc ; mais pour en repartir, me donnerait-on tout l'or du monde, je vous donne ma parole que je ne recommencerai jamais cette folie téméraire.

François DURAFOUR

L'ATTERRISSAGE AU SOMMET DU MONT BLANC

Le magnifique exploit de Durafour fut tenté avec un avion ordinaire. Le hardi pilote quittait Lausanne le 30 juillet à 6 h. 10 et atterrissait au sommet du mont géant à 7 h. 10 exactement.

UNE VICTOIRE ET UN DEUIL

POIRÉE A ACCOMPLI LE TOUR DE FRANCE

Poirée, vieux pilote d'avant-guerre, a tenté avec succès d'accomplir le Tour de France aérien qui comprenait 15 escales obligatoires sur un parcours de 3.000 kilomètres. Il partait de Villacoublay le 29 août, à 5 h. 49 m. 22 s., il passait la nuit à Pau et repartait. Poirée atterrissait à Villacoublay ayant effectué le Tour de France en 27 h. 23 m, 40 s.

HENRY ROGET, LE HÉROS DU TOUR DU MONDE, EST MORT

Une des plus belles figures de notre aviation vient de disparaître. Henry Roget, qui s'était signalé pendant le guerre par de multiples exploits, avait continué après l'armistice. Héros de la double traversée de la Méditerrannée, du Tour d'Europe, du raid Paris-Kénitra, Henry Roget était malade depuis quelques mois. Il succombait le 31 août.

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA " VIE AU GRAND AIR "(1)

Comment je suis venu au Sport

Nous avons reçu de nouvelles réponses à notre enquête, et nous sommes certains qu'elles intéresseront nos lecteurs. C'est pourquoi nous n'hésitons pas à les publier quoique ayant annoncé dans notre dernier numéro la fin de cette consultation, qui servira à l'histoire du sport en éclairant, de façon lumineuse, les débuts de nos champions.

400 ÉPREUVES SANS ABANDON, TEL EST LE BILAN DE HEUET

C'est à Beauvais que le coureur de demi-fond Gaston Heuet, ex-champion de France, fit ses débuts dans l'athlétisme.

J'ai débuté en 1909, à 17 ans, dans une petite épreuve de club. Je fus assez heureux pour espérer faire mieux tout en travaillant. C'est ainsi qu'en 1910, dès l'annonce du tour de Beauvais, j'allais porter mon engagement et je me classais 3e derrière Verrier et Frémont, mais battant le champion de Picardie, Dufeu, Muller d'Amiens, etc. Encouragé et aidé par mes camarades et les journaux du Beauvaisis, je fis de bons progrès. J'ai le mérite, parmi les coureurs d'avant-guerre, d'avoir fait près de 400 épreuves sans un seul abandon. C'est en 1918 que je gagnais mon premier championnat de Picardie.

Comment l'idée m'est-elle venue de courir? C'est en faisant du football. L'un de mes camarades, ne me trouvant pas assez rapide, me dit un jour qu'en course de fond je serais certainement meilleur. Je suivis ses conseils et n'eus jamais à le regretter, puisque j'ai réussi à occuper ma petite place dans ce sport que je vénère.

Né en 1892, j'ai débuté à 17 ans, et j'espère, malgré les fatigues de 4 ans de guerre aux armées, tenir encore quelques temps mon rôle.

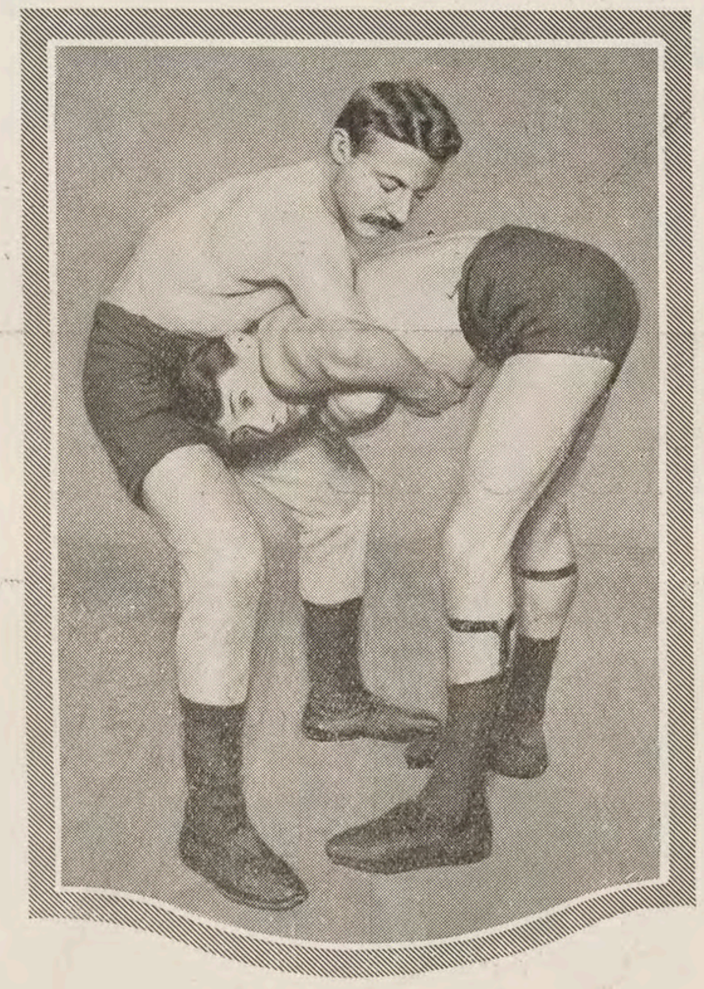
Gaston HEUET,
ex-champion de France des 10 kilomètres.

De la LUTTE à la BOXE, par LEDOUX

Notre grand champion de boxe poids coq, Charles Ledoux, fut d'abord un excellent lutteur, mais qu'aurait-il fait dans cette galère?

Le sport m'a toujours attiré et, dès ma plus tendre enfance, j'allais dans les gymnases au moindre instant de loisir. C'est ainsi que j'appris à lutter. Je ne réussissais pas mal et remportais quelques succès. En 1908, prenant part au championnat de France amateur organisé par la *Vie au Grand Air*, je faisais la connaissance de celui qui est devenu mon grand ami et qui voulut bien s'intéresser à moi à cette époque, j'ai nommé Jacques Mortane. Il me convainquit que je n'avais qu'un avenir restreint dans la lutte étant donné mon faible poids et qu'étant donnée ma musculature, j'aurais plus de chance dans la boxe. Je suivis ses conseils. Je me rendis sur ses indications chez le remarquable professeur Louis Doerr. Je devins pugiliste et je n'ai jamais eu lieu de le regretter.

Charles LEDOUX,
champion d'Europe des poids-coqs.



CHARLES LEDOUX
Ledoux débuta dans le sport en faisant de la lutte, où il remporta plusieurs succès. Nous le voyons à l'entraînement, en 1908.

DU PATINAGE A ROULETTES A LA PISTE, par SERGENT

Avant de devenir sprinter cycliste, Pierre Sergent était champion du patinage à roulettes.

L'idée du cyclisme me vint alors que je pratiquais en amateur le patinage à roulettes, où je gagnai plusieurs concours et deux fois le championnat de France. Souvent en relation avec les champions cyclistes qui s'entraînaient au Vélodrome d'Hiver, un beau jour j'achetai une machine de piste au regretté Comès et m'inscrivis au Club de la Société Générale. Peu de temps après, ce club fit disputer un challenge, auquel je pris part à cause de la maladie d'un équipier. Je fus ainsi envoyé à Bordeaux où les circonstances me furent favorables: la piste étant très plate mes concurrents furent déportés dans le virage d'arrivée et je gagnai sans lutte en passant à la corde. Encouragé, je m'entraînai plus régulièrement, je remportai le Championnat de la Société Générale, fus battu par Bailey, dans ma série du Grand Prix de Paris amateur (il gagna la finale) et passai professionnel sans grande conviction. J'eus la chance d'arriver.

Pierre SERGENT,
ex-champion de France de vitesse.

GRACE AU CRÉDIT LYONNAIS, déclare DUPUY

Le champion de France cycliste de vitesse, Dupuy, fut encaisseur au Crédit Lyonnais avant de devenir sprinter. Il travaillait avec l'ancien champion de boxe Hogan, qui eut à peu près les mêmes avatars.

Au Crédit Lyonnais, où j'étais employé, on n'était pas très sportif de mon temps. J'aimais bien cependant les courses cyclistes. J'eus le tort d'y participer un jour. Le lendemain, la réception fut loin d'être bienveillante au bureau. Je persévérai. Les chefs me donnèrent à choisir. J'optai pour le cyclisme.

Mais que diraient mes parents? Je ne leur avouai pas que j'avais perdu ma situation. Je m'entraînai dur. Je gagnai trois dimanches de suite des handicaps à Buffalo et, à la fin du mois, je pus apporter l'argent que je remettais le jour du payement des appointements au Crédit Lyonnais. Je racontai alors ce qui s'était passé... Et je continuai à courir. Je ne regrette plus l'esprit anti-sportif de mes anciens patrons.

Marcel DUPUY,
champion de France de vitesse.

L'EXEMPLE ATTIRA DECOIN

L'ancien champion de natation Henry Decoin est venu au sport en admirant les grands nageurs anglais.

C'est en 1906, je crois, que l'idée de faire du sport m'est venu en admirant les fameux tritons anglais qui, à Joinville, disputaient les championnats du monde de Natation. C'était l'époque de la S. A. M. des Bourgoin et des Vasseur. La natation m'enthousiasma et j'entrai au vieux club parisien « la Libellule ». Vasseur fut mon professeur et, deux années après, le Championnat de Paris venait récompenser mes efforts. Puis ce furent les Olympiades de Londres et de Stockholm et la guerre arrêta tout...

Ce qui prouve que les grandes épreuves sportives font plus pour la diffusion du sport que tous les articles pondus par nos grands littérateurs sportifs.

Henry DECOIN,
ancien champion de France de natation

PAR L'AVION SANS PILOTE, REVENDIQUE CHEVILLIARD

L'un des pilotes les plus anciens et les plus remarquables dont la France s'enorgueillit, Maurice Chevilliard, eut un début aérien qui ne faisait pas prévoir l'incomparable virtuose d'avant-guerre « le Garros du biplan ».

J'ai toujours eu un penchant très prononcé pour le sport et, étant au lycée, je m'échappais le jeudi, pour aller jouer au football et au hockey, ou encore pour aller ramer en Seine ou en mer. Ensuite, les sports d'hiver me passionnèrent.

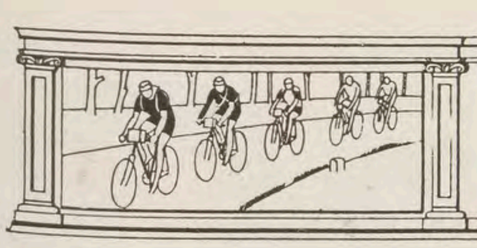
Enfin, je fus complètement fasciné par l'aviation, et c'est surtout le meeting du Havre, en 1910, qui décida de ma vocation. En septembre 1910, je commençais mon apprentissage, et c'est au cours de mon entraînement que m'arriva l'incident que je vais vous conter.

Après avoir, pendant un certain temps, fait des chevaux de bois et quelques lignes droites en roulant, il me fut permis un jour de décoller, mais avec recommandation expresse de ne pas virer en vol. Je partis, plein de confiance, je quittai le sol, et, tellement heureux de ne plus sentir les chaos du terrain, je décidai, malgré les recommandations, de ne pas atterrir au bout de la ligne droite. J'amorçai un virage, mais je volais tellement bas que le bout de l'aile gauche toucha le sol, et dans la secousse je fus vidé du siège et roulai à terre; je n'avais pas eu le temps de couper le contact, le moteur continuait à tourner, et avant que je ne fusse revenu de ma surprise, l'appareil pivotait autour de moi, et repartait seul en roulant. Il ne s'arrêtait que pour se briser contre une barrière sans laquelle il serait allé, Dieu sait où. Ne suis-je pas l'inventeur de l'avion sans pilote?

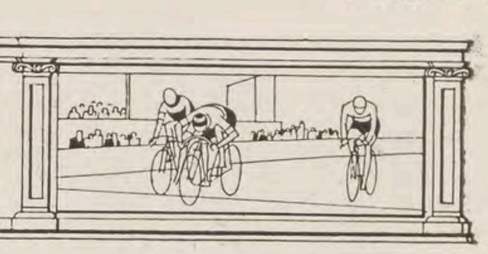
Un accident s'étant produit au cours du tirage de notre précédent numéro, nous dûmes remplacer une page en hâte. Les corrections ne purent pas être faites, et c'est ainsi que nous avons publié la réponse du fameux professeur de boxe française, Mainguet, en appelant ce champion, Paul Maringeat.

Maurice CHEVILLIARD.

(1) Voir les nos 863, 864, 865, 866, 867 et 868 de la *Vie au Grand Air*.



Cyclisme



LA COURSE AU SOMMEIL
A MOTTIAT, LE QUATRIÈME PARIS-BREST

Par Roger LABRIC

LA COURSE AU SOMMEIL S'EST DÉROULÉE SUR DE MAUVAISES ROUTES, ET LE RECORD DE GEORGET NE FUT PAS BATTU. MOTTIAT GAGNA FACILEMENT, ET SEUL CHRISTOPHE L'INQUIÉTA JUSQU'A LA COTE DE TILLIÈRES, OU SE JOUA, AU RETOUR, L'ACTE DÉCISIF DE LA QUATRIÈME ÉPREUVE DÉCENNALE

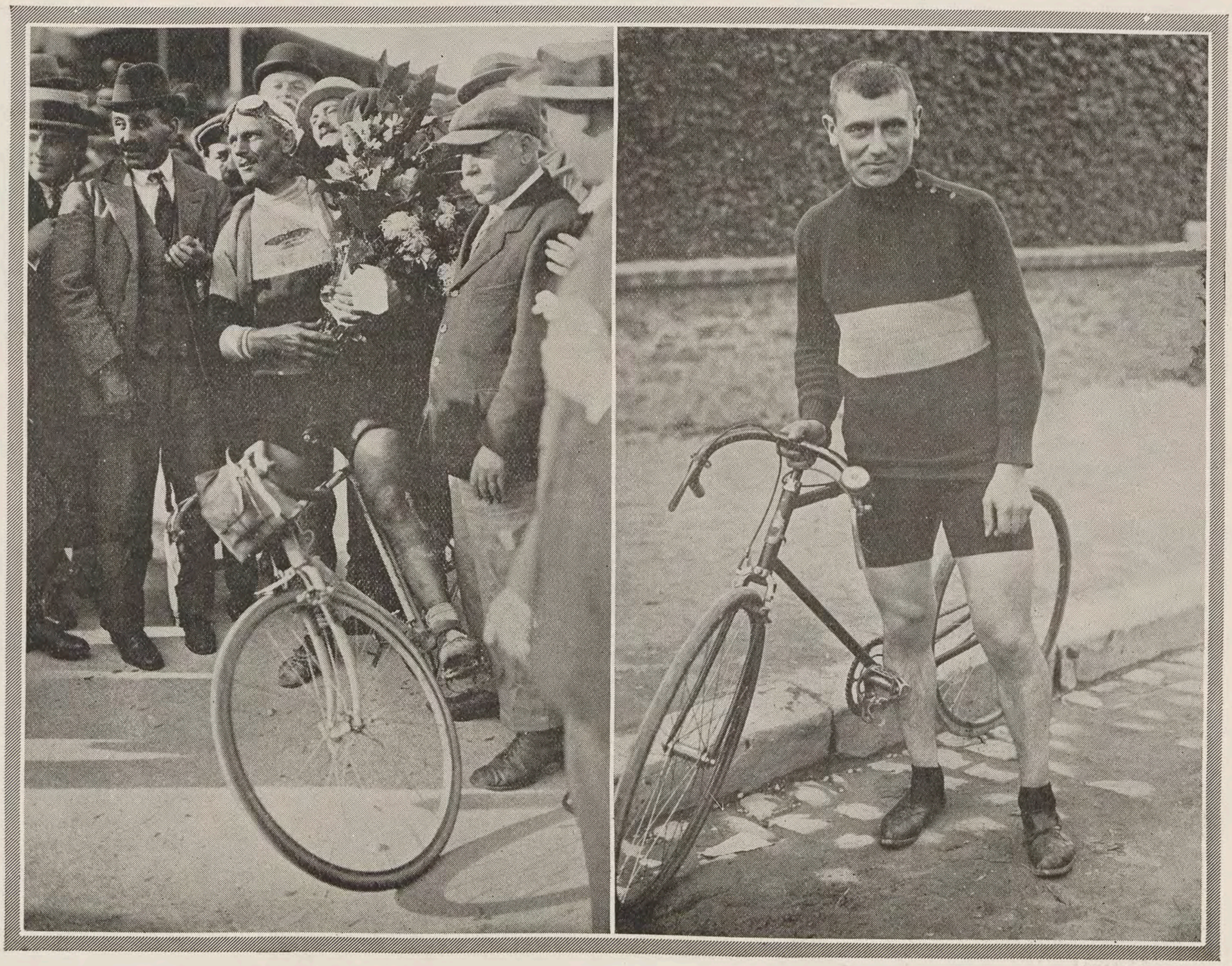
CHACUN poursuit son idéal dans la vie : pour l'artiste, c'est le Salon ou le Prix de Rome ; pour le savant, c'est l'Institut ; pour le littérateur, c'est l'Académie ; pour le champion cycliste routier, c'est vaincre, c'est arriver premier, c'est inscrire son nom au palmarès de toutes les grandes courses ; c'est pourquoi il s'impose un entraînement assidu et sévère, un régime spécial, une abstinence raisonnée qui font de lui un être sobre et bien réglé.

L'ambition des champions de la route est simple, tissée d'espérances nouvelles, elle n'est dictée que par l'énergie et la volonté. Leurs rêves de gloire, ils les bâtissent en roulant la tête baissée, l'œil fixe guettant l'ornière ou le silex qu'ils écartent de leurs roues, des mêmes réflexes prompts transmis au guidon.

Quand surgit la défaillance, ils la sentent venir, elle part le plus souvent des jambes, des reins, de l'estomac ; elle monte vite comme un afflux de sang ; alors ils pâlissent, ils serrent les dents rageusement et se disent : « Non, il ne faut pas!»; et c'est alors que le cœur et le cerveau dominent, remplaçant le muscle en détresse.

Ne dites plus maintenant que les coureurs cyclistes routiers roulent comme des brutes, c'est faux !

Le quatrième Paris-Brest est couru ; une poignée de vaillants a terminé le dur calvaire des 1.200 kilomètres, triomphant des



(Cliché du *Petit Journal*.)

LES TROIS VAINQUEURS

Après son dernier tour effectué au milieu des vivats de la foule, le coureur belge Louis Mottiat était félicité par Charles Terront (à droite) vainqueur en 1891, et par Émile Georget (à gauche) gagnant en 1911.

LE GLORIEUX SECOND

Seul français restant dans le peloton de tête, Christophe luttait vaillamment et pouvait espérer la victoire. Il finissait second de la formidable épreuve ayant combattu jusqu'à la fin avec acharnement.

SCIEUR ET MOTTIAT AU RAVITAILLEMENT DE DREUX

Scieur, vainqueur du dernier Tour de France restait avecles premiers jusqu'à Brest où, manquant de confiance dans ses moyens, il abandonna.

VUE GENERALE DU CONTROLE DE DREUX

Vingt trois coureurs se présentaient ensemble au contrôle de Dreux, premier contrôle de ravitaillement et repartaient après cinq minutes de neutralisation.

pires épreuves qui puissent être imposées à la machine humaine.

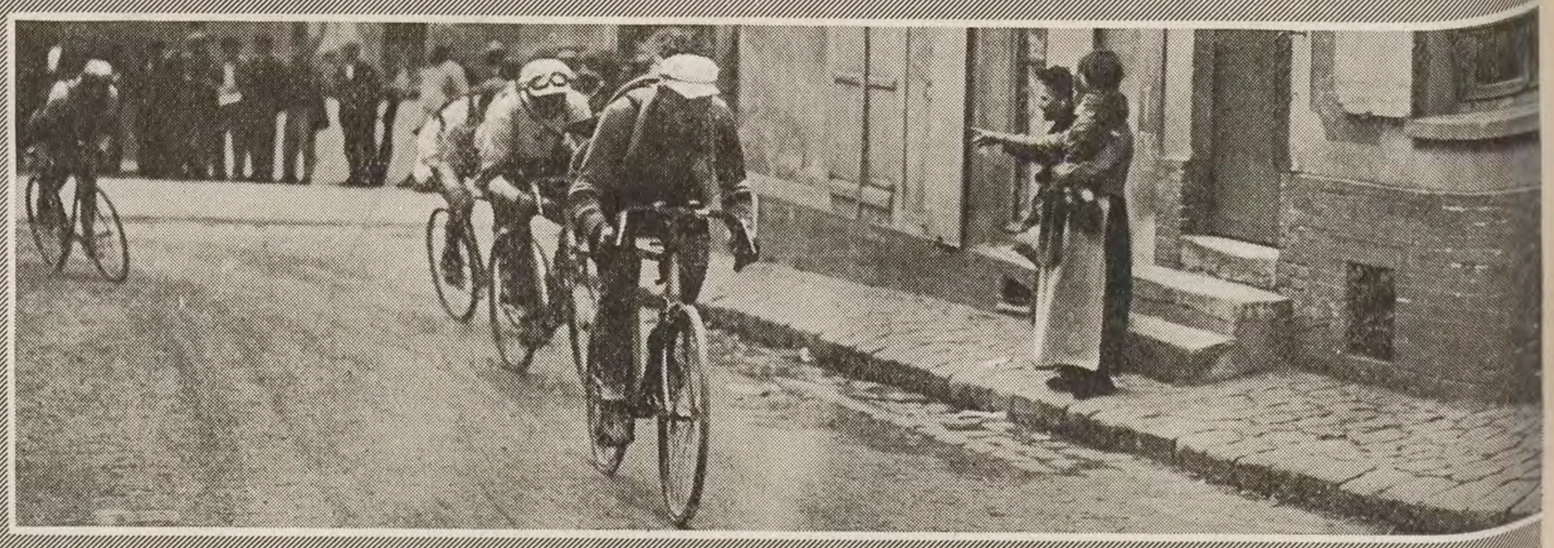
Par deux fois, ils ont vu, en selle, tomber le rideau silencieux de la nuit sur les campagnes ; par deux fois, ils ont vu, au sortir de l'ombre, surgir l'aube pâle et traîtresse ; ils ont senti au petit jour blafard, une sorte de torpeur et de malaise envahir tout leur être ; les premiers rayons du soleil fermaient brutalement leurs yeux brûlés par la poussière et outrageusement fardés par la fatigue ; leurs paupières clignotantes se sont closes un instant, puis ils les ont rouvertes et ont cru sortir de quelque rêve, devant la clarté qui les éblouissait.

Autour d'eux, sur la route, ce fut toujours le même décor monotone, pendant 1.200 kilomètres, les haies, les fermes, les talus. Des tapis d'herbe fraîche, des fossés bien tamisés d'ombre ont été mille fois pour eux le supplice de Tantale ; ils ont désiré ardemment se jeter tout d'un bloc sur ces lits de mousse champêtre et dormir là, dormir longtemps tout leur saoul autant que l'implorait leur corps fiévreux et harassé.

Mais une force intérieure a réagi, elle leur a dit « courage! » et, pour ne plus espérer l'impossible repos, ils ont fixé leur regard obstinément sur l'interminable route blanche. Les côtes, ils ne les sentaient plus au retour, la fatigue ne semblait pas abattre leurs jambes en action tournant avec l'étonnante régularité des vieilles horloges normandes.

Au point de vue sport pur, Paris-Brest ne peut pas être une course passionnante ; on se rend bien compte que 1.200 kilomètres à couvrir d'une seule traite dictent un effort continu, une régularité de machine, une sorte de marche horaire de laquelle le routier consciencieux et bien préparé ne saurait dévier un seul instant.

On ne peut espérer dans un Paris-Brest et retour autant de lâchages et de démarrages que dans un Bordeaux-Paris et la lutte se limite à la résistance la plus acharnée et au meilleur entraînement au sommeil et à tenir sur sa selle. C'est ce qui fait la beauté de la course historique du *Petit Journal*.



ALAVOINE MENE APRES DREUX

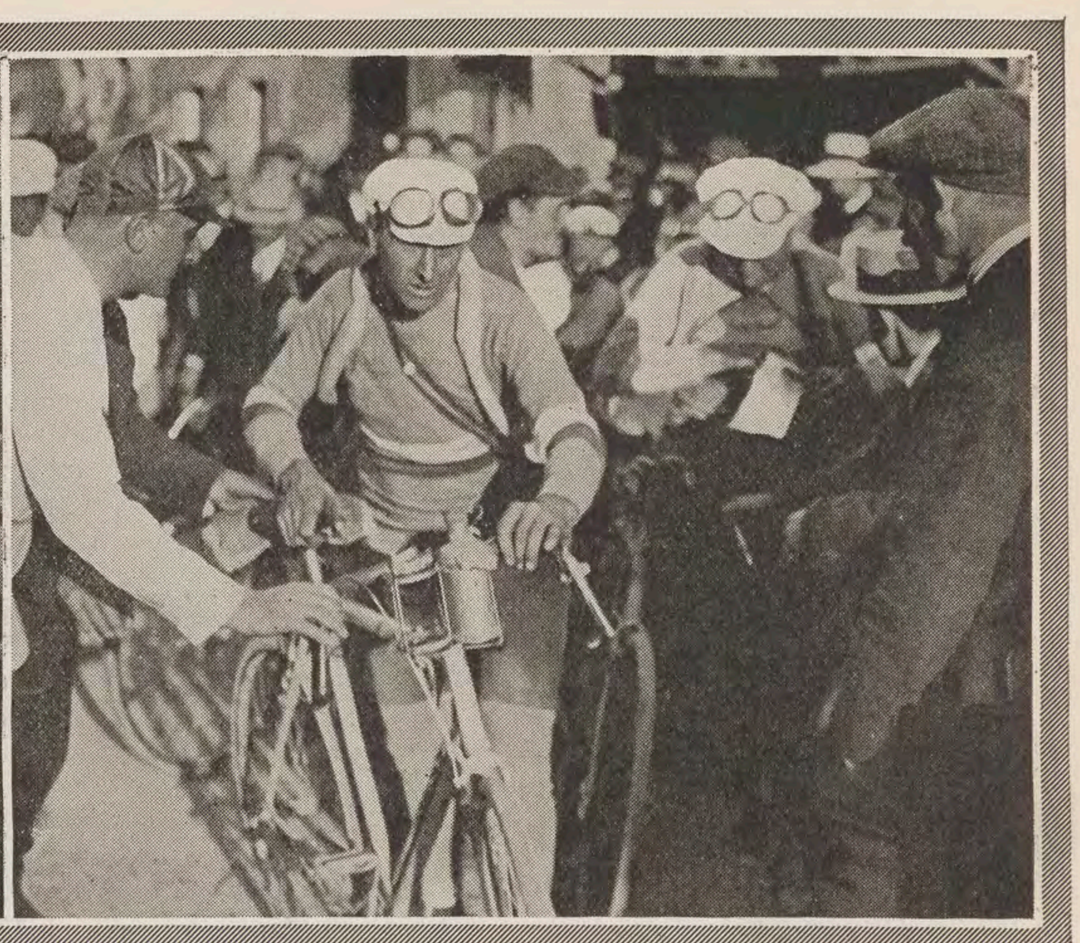
Alavoine se dépensait sans compter durant la première partie de la course. Après Brest, il se trouvait en difficulté et terrassé par la fatigue, il abandonnait avant Morlaix.

LE DÉPART DE MORTAGNE

A Mortagne, le peloton de tête comprenait encore quinze unités. Léonard, un des favoris de la course abandonnait. Après Mortagne, le train devenait très vif et le peloton se désagrégeait.

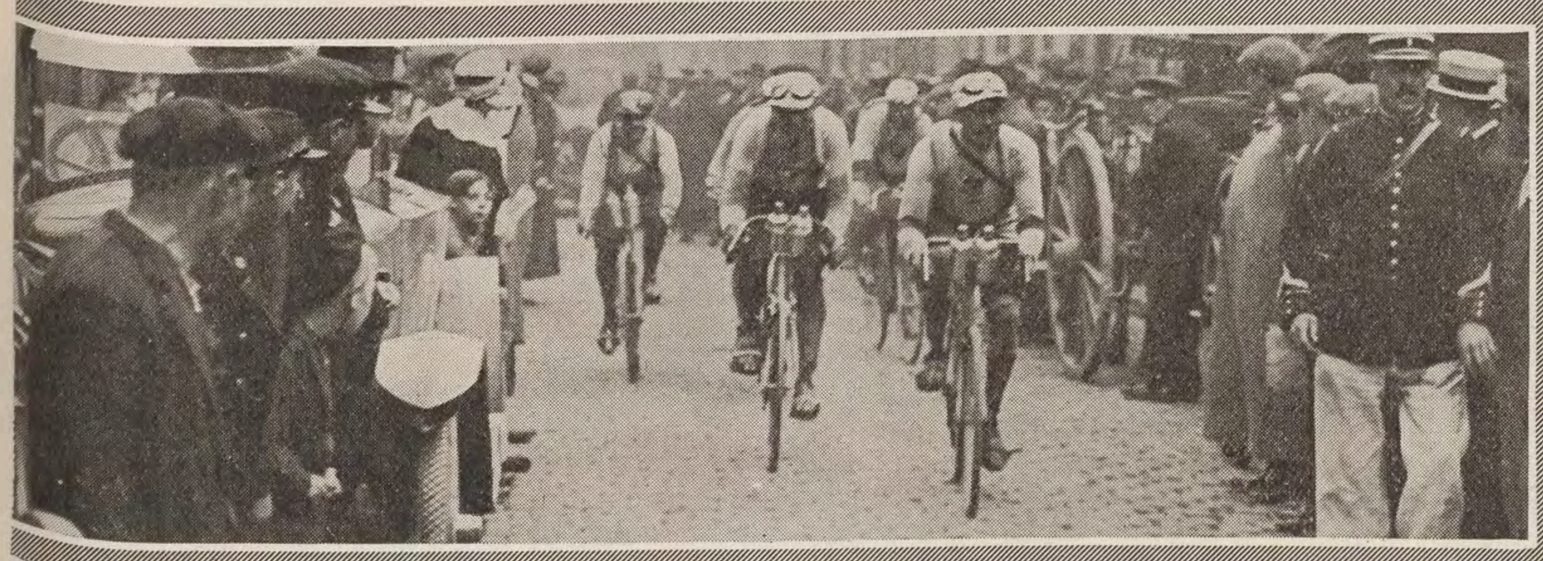
LES PREMIERS ARRIVENT A MORLAIX

Neuf hommes : Barthélemy, Sellier, Scieur, Mottiat, Christophe, Lambot, Alavoine, Heusghem et Masson étaient alors en avance sur l'horaire.



DÉPART DE PRÉ-EN-PAIL

Le premier jour, la course du *Petit Journal* fut animée par Alavoine et Barthélemy et, après leur abandon, l'animateur fut F. Sellier.



VERS LA MI-COURSE

Après Morlaix, Sellier prit de nombreuses fois le commandement et c'est à une allure de record qu'il emmena ses adversaires. Barthélemy, Scieur et Lambot furent les victimes de ses démarrages.

A 1 KILOMÈTRE DE BREST

Le virage approche, il reste encore 600 kilomètres à faire avant l'arrivée triomphale au Parc des Princes. Il y a encore six hommes en tête, Scieur, Lambot et Barthélemy ayant abandonné.

Cette route de Paris-Brest est en bien triste état, quelle différence avec les bons chemins de 1911, quand E. Georget triompha en 50 h. 13 m., après avoir lâché le regretté Lapize au retour !

En 1901, la course avait lieu avec entraîneurs et la victoire revint à Maurice Garin en 52 h. 47 m., mais devant les fraudes nocturnes, on supprima purement et simplement les entraîneurs.

Si, en 1891, Jiel Laval, alors en tête à Lamballe, n'avait pas eu l'idée malheureuse de profiter de son avance pour se reposer quelques heures, il n'aurait pas été dépassé pendant son sommeil par Charles Terront qui, prévenu par un entraîneur, prit un chemin détourné en traversant la ville où dormait le leader et termina le premier au boulevard Maillot en 71 h. 38 m.

CE QUE FUT LA COURSE

Terront, Garin et Georget ont un successeur digne d'eux en Mottiat dont la performance fut admirable d'un bout à l'autre de la course.

J'ai suivi la quatrième décennale d'un bout à l'autre et durant les cinquante-cinq heures de la course, je ne me souviens pas avoir vu Mottiat en difficulté un seul instant.

Dès le début, un peu avant Dreux, Mottiat qui avait eu trois crevaisons successives, fut lâché par le peloton de tête, faisant alors preuve d'une touchante solidarité pour mener un train d'enfer et l'empêcher de rejoindre.

Cette manœuvre passionnante pour les suiveurs échoua à Alençon où Mottiat rentra en souriant dans le groupe de tête et au retour c'est lui qui lâcha tout le monde.

Nous eûmes longtemps un gros espoir avec Christophe, toujours aussi vaillant malgré le lourd handicap des années.

Christophe fut de toutes les chasses, de tous les démarrages, il sut mener sa course avec son expérience solide de vieux renard, mais sur la fin dut s'incliner devant Mottiat qui était plus frais et plus brillant que lui. Seulement Christophe restait le seul du clan français. Nos autres champions :

Léonard, Barthélemy et Alavoine avaient lâché pied, le premier à l'aller, les deux autres au retour.

Et avec son beau courage, le « vieux Gaulois » batailla farouchement contre la terrible quadruplette belge du retour qui s'était liguée contre lui pour l'ultime estocade.

Finalement Mottiat le battit, mais, lui, régla Masson, Heusghem et Sellier en prenant la seconde place. Christophe, une fois de plus, a donné un bel exemple d'énergie aux routiers français.

Masson fut très beau dans ce Paris-Brest. L'allure du grand Belge fut plaisante, très souple et régulière. Longtemps, j'ai cru aussi en sa victoire tant il paraissait en excellente condition à l'aube du dernier jour.

Masson fut surtout handicapé par un grave accident de machine. Le colosse Louis Heusghem a roulé ses 1.200 kilomètres avec la régularité d'une locomotive en action et derrière lui, s'abritèrent souvent ses camarades plus rusés et plus tacticiens.

Alavoine et Barthélemy auraient pu faire mieux, Alavoine surtout, qui n'a pas comme l'excellent Barthélemy l'excuse du Tour de France accompli. Alavoine s'est trop dépensé à l'aller, il eut pu se montrer plus prévoyant et faire réserve de ses forces.

Lambot, Scieur, Anseuw, Barthélemy ont été terrassés par le sommeil, Steux fut victime de son genou blessé.

Par contre, quelle admirable course fournie par ces deux jeunes qui s'appellent Sellier et Constantin.

C'est à Sellier que nous devons toutes les beautés sportives du quatrième Paris-Brest, il fut en même temps que la révélation, l'animateur de la course. Jeune poulain gambadant autour des percherons attelés à la dure besogne, Sellier fit montre de qualités incroyables pour une telle épreuve. C'est un grand champion.

Le Rouennais Constantin est encore un jeune qui promet.

Il est aussi énergique qu'ambitieux ; sa course fut très belle et sa place de 6e est très remarquable.

Dans le clan des touristes routiers, Ernest Paul et Forestier se montrèrent les meilleurs et au retour, se livrèrent un match homérique rappelant le duel Jiel-Laval-Couillibœuf. Finalement, c'est Ernest Paul dont les qualités routières sont célèbres qui s'assura le meilleur en dépassant Forestier écroulé dans un fossé dans les parages de Mortagne.

Les touristes routiers avaient dix jours pour accomplir le parcours, soit donc à une moyenne de 120 kilomètres par jour, ce qui constituait une agréable ballade pour un bon cycliste pratiquant.

Aussi les arrivants de cette catégorie devaient-ils être nombreux.

C'est seulement après Verneuil que devait se produire l'acte décisif de la course.

Démarrant brusquement dans la fameuse côte de Tillières, Mottiat prenait successivement 100 mètres qu'il portait à 200, puis à 300 sur le plat, augmentant son avance sans que le peloton de tête lancé à sa poursuite ne parvienne à le rejoindre.

Sellier avait à nouveau démarré, mais deux crevaisons successives annihilaient son effort. Masson et Christophe ne voulant pas mener le train, c'est Heusghem qui assumait cette tâche à une allure moyenne, tandis que Mottiat tranquille, augmentait son avance en pédalant à 30 à l'heure, frais et souriant, les mains en haut du guidon.

A Dreux, Mottiat avait neuf minutes d'avance, à Versailles il en avait dix-huit et quand il entra au Parc des Princes il précédait Christophe et Masson de vingt-trois bonnes minutes.

Quel admirable coureur, mais quel dommage qu'il puise ses qualités dans des dopings qui ne peuvent qu'abréger sa carrière !

Le temps total de Mottiat est de 55 h. 7 m. 8 s., sa moyenne de 21 k. 768 à l'heure ; on voit donc que le record de Paris-Brest appartient toujours à Émile Georget avec 50 h. 13 minutes en 1911.

Il est vrai qu'en cet heureux temps, les coureurs luttaient d'une façon tout autre et que les routes étaient meilleures. Que nous réserve 1931 et le cinquième Paris-Brest ? Nous avons dix ans pour l'attendre, c'est plus qu'il n'en faut pour refaire nos routes... et nos champions. Profitons-en.

Roger Labric.

SELLIER A BREST

Sellier fut l'animateur de la course. Une crevaison l'arrêtait au moment où il allait rejoindre Mottiat lorsque celui-ci lâchait tous ses adversaires.

P.-S. — Grâce à un aimable sporstman, M. Paris, le rédacteur de la *Vie au Grand Air* a pu suivre à l'aller la belle épreuve à bord de sa confortable voiture.

Au retour, c'est dans la Rolland-Pilain officielle battant pavillon de l'*Auto* et de la *V. G. A.* que notre collaborateur put suivre de bout en bout et dans toutes ses phases la grande bataille, grâce à la souplesse et à la rapidité de la 10 HP Rolland-Pilain tout d'abord, grâce ensuite, à l'adresse et au brio infatigable des deux excellents conducteurs Dubois et Delalande.

LES IMPRESSIONS DES DEUX PREMIERS

CELLES DE MOTTIAT

Je vous assure que je suis heureux, c'est la plus belle victoire de ma vie, celle qu'un coureur cycliste peut souhaiter pour sa carrière, songez donc que Paris-Brest ne se court que tous les dix ans. Où serai-je moi, dans dix ans ?

Je suis parti plein de confiance et bien préparé, jamais je ne me suis senti en difficulté, pourtant mes adversaires firent tout ce qu'ils purent pour me lâcher à chacune de mes crevaisons, ils n'y parvinrent pas.

Je n'ai pas souffert du sommeil ; mais de la selle, un tout petit peu, seulement. Grâce à une pommade que m'avaient remis au départ mes dévoués soigneurs Thémar et Panosetti, j'ai résisté au dur contact du cuir.

Je ne suis pas fatigué du tout, mais vos routes sont bien mauvaises et 1.200 kilomètres avec beaucoup de silex, est une pénible chose pour les pneumatiques.

Vous me demandez depuis quand je fais du vélo, voici :

J'ai débuté en 1909 et c'est grâce à un sporstman belge, M. Marcin, que j'ai pu m'acheter une machine de course.

J'ai trente-trois ans, ma profession était mouleur en sable avant que je coure définitivement et c'est en 1910 que je gagnai ma première grande course Paris-Bruxelles amateurs, puis j'ai gagné celle des professionnels, Bordeaux-Paris, le Tour de Belgique, le Critérium des as l'an passé et mon rêve est maintenant que j'ai enlevé Paris-Brest, d'inscrire à mon record, un Tour de France.

Pour terminer je vous dirai que mon admiration pour votre vieux champion Christophe est grande, ce fut lui mon seul adversaire sérieux et s'il avait quelques années de moins il serait le champion mondial de la route tant il est énergique et vaillant.

Mon compatriote Sellier a fait lui aussi une belle course. Avec un peu d'habitude il deviendra un champion, mais il a besoin d'apprendre.

Maintenant je vais rentrer à Bouffioux (Belgique) me reposer un peu auprès de mon cher père, qui, âgé de quatre-vingt-un ans est actuellement bien malade.

Je vous assure qu'en roulant silencieux dans la nuit, j'ai souvent pensé à lui et dans l'espoir que l'annonce de ma victoire pourrait le rendre joyeux et lui redonner quelques forces, j'ai mis à conquérir la palme toutes mes forces et toute mon énergie.

Vous comprenez maintenant pourquoi je suis si heureux d'avoir triomphé.

Louis Mottiat.

CELLES DE CHRISTOPHE

Évidemment j'eus été bien heureux de gagner un Paris-Brest, dans dix ans moi je planterai mes choux et je regarderai défiler les camarades.

J'ai fait tout ce que j'ai pu : si comme Mottiat j'avais eu quelques compatriotes au lieu d'avoir au retour le quatuor belge ligué contre moi, les résultats auraient peut-être été tout autres.

Je ne me souviens pas avoir été en sérieuse difficulté, je n'eus jamais de violente envie de dormir j'ai un peu souffert de la selle, mais enfin pas suffisamment pour être handicapé.

La fugue de Mottiat fut une ruse de course bien préparée, régulière et adroitement menée, j'en fus la première victime.

Certes, Masson et consorts auraient bien voulu me voir mener tout seul pour tenter de rejoindre le fugitif que nous n'aurions jamais revu, j'ai donc laissé faire Heusghem. Et je n'ai plus ambitionné que la seconde place que j'ai pu enlever, grâce à cette tactique. Ce que je ne comprends pas, c'est l'abstention d'une grande partie des coureurs français, dans la course. Que diable, Paris-Brest n'est pas une tâche impossible surtout en fin de saison.

L'ARRIVÉE DE CHRISTOPHE

Lâché dans la côte de Tillière à la suite du démarrage de Mottiat, Christophe, en compagnie de Masson, couvrait les cent derniers kilomètres, accompagné par de multiples admirateurs. Il arrivait au Parc des Princes 23 minutes après le vainqueur. Il couvrait les 1.200 kilomètres du parcours en 55 h. 30 m. 55 s. et battait Masson de 30 mètres.

Quand on veut être champion, il faut pouvoir s'aligner partout, c'est mon avis.

Et puis l'allure aurait dû être plus rapide, par moments nous faisions du sur-place ; ah, ce n'était pas comme cela avant la guerre !

Je suis satisfait de ma seconde place qui aurait bien pu m'échapper, songez donc que j'ai changé cinq fois de machine de Trappes au Parc des Princes, enfin ça y est, je vais aller me reposer dans la Savoie et je reviendrai le 1er octobre pour assister à la Coupe Deustch d'Aviation, car j'admire nos pilotes et ne manque jamais d'assister à leurs exploits.

Eugène CHRISTOPHE.

AUX CHAMPIONNATS DU MONDE DE CYCLISME

Par Gabriel POULAIN

NOUS AVONS ÉTÉ BATTUS EN PURE VITESSE, EN DEMI-FOND ET SUR ROUTE A COPENHAGUE; CES RÉSULTATS PEU BRILLANTS NOUS PROUVENT UNE FOIS DE PLUS NOTRE INFÉRIORITÉ ACTUELLE SUR LES COUREURS ÉTRANGERS

QUAND je me remis à travailler pour l'aviette, je m'imposais un entraînement rigoureux qui était nécessaire aux essais de ma bicyclette volante, entraînement que je poursuis d'ailleurs pour mes essais futurs.

« On revient toujours avec plaisir à ses premières amours » dit un vieux dicton, il est fort juste.

Mes quelques récentes courses m'avaient encouragé ; à l'entraînement, je tournais assez vite, je sentais que peu à peu mes jambes revenaient et que voulez-vous, quand je vis l'infime délégation du sprint français à Copenhague, ce fut plus fort que moi, et je n'eus qu'une idée, la renforcer de mon mieux !

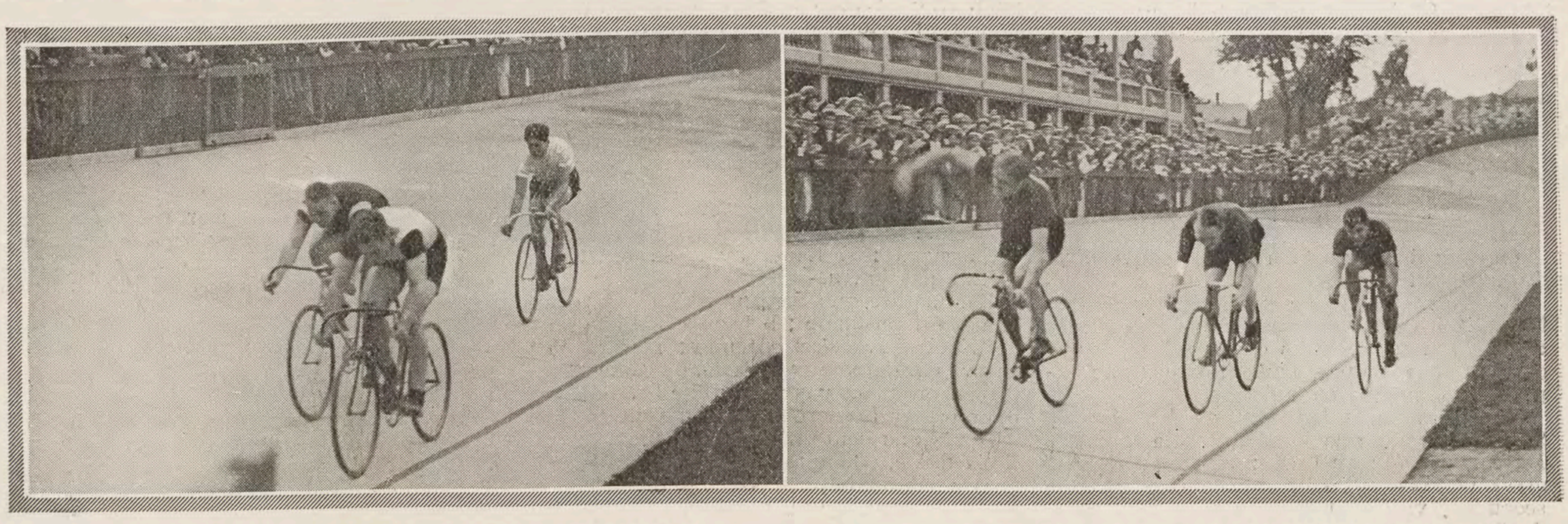
Seuls, Sergent et le petit Louet étaient désignés officiellement par l'U. V. F. Pourquoi ne pas essayer de grossir nos chances dans la formidable compétition ?

Après tout, ma présence ne pouvait gêner personne; mon déplacement pas plus que celui de Dupuy n'allaient coûter un centime à l'U. V. F. et comme je n'avais aucune autre prétention que celle de renforcer le clan français, je décidai donc de partir à Copenhague. Mon engagement fut accepté très rapidement et le Dansk Bicycle Club, pour m'empêcher de revenir sur ma décision, s'engagea fort aimablement à contribuer à mon déplacement.

Je m'embarquai le mardi 2 à la gare du Nord, par le train de 8 heures, avec Dupuy, Mme Dupuy et Louet.

A Hambourg, premier incident désagréable, nous arrivions après le départ du train pour Warnemund et nous dûmes coucher à Hambourg moyennant 150 marks par personne, une paillie... Nous étions considérés comme de véritables millionnaires ! ! !

Le jeudi 4, nous repartîmes pour Warnemund et nous fîmes la traversée avec Moes-

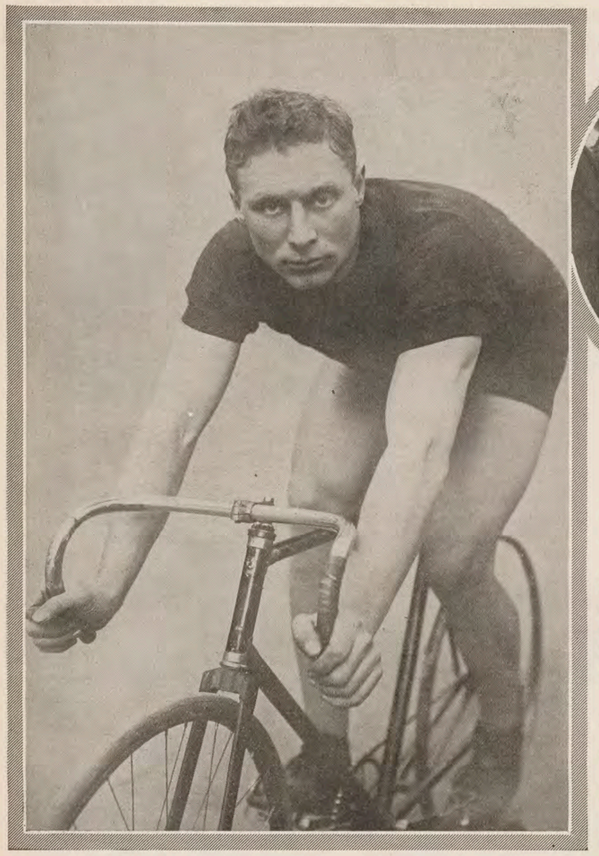


LA FINALE DU CHAMPIONNAT PROFESSIONNELS

La finale du championnat du monde professionnel réunissait Spears, champion du monde 1920, Mœskops et Sergent. Après un tour mené par Sergent, Mœskops prenait la tête et, fournissant son effort, n'était pas rejoint. Spears était à 1/2 longueur et Sergent se relevait.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DU MONDE AMATEURS

Trois Danois disputaient la finale du championnat du monde amateurs. Andersen, nettement supérieur, triomphait de Kjeldsen et de Hansen. Peeters, détenteur du titre en 1920, avait été battu en demi-finale par Hansen. Nos représentants furent éliminés dans leurs séries.



MŒSKOPS, CHAMPION DU MONDE DE VITESSE

Champion de Hollande, Mœskops, après une saison assez terne à Paris, s'en fut en Amérique où il acquit la science et la tactique qui lui manquaient pour devenir un sprinter complet. Les résultats ne se faisaient pas attendre et il triomphait des meilleurs à Copenhague.

1907, ÉPOQUE GLORIEUSE.

Quand le cyclisme français retrouvera-t-il les glorieuses victoires d'avant-guerre? Il est triste de constater notre situation actuelle lorsque l'on se souvient des diaux. — *De gauche à droite :* Friol, champion du monde de vitesse, Darragon,

kops, rencontré dans le train ; le Hollandais ne cessait de siffler et de chanter durant tout le trajet. Pressentait-il peut-être sa victoire, pour être si joyeux ! Nous arrivâmes à Copenhague le jeudi soir à 8 heures, soit avec un jour de retard. Le temps d'aller chercher notre matériel à la gare et de le transporter à Ordrupt qui se trouve à six bons kilomètres de la ville, nous eûmes à peine, Dupuy, Louet et moi, le temps de rouler un peu et de nous familiariser avec la piste très dure.

Le samedi par un bien vilain temps, nous disputâmes les séries.

Dès le matin, je ne me sentais pas très bien. Etait-ce la réaction de tous mes efforts fournis durant ces trois derniers mois, mais cela ne « gazait » pas, pour employer une expression courante en aviation.

Vous connaissez les résultats des séries : Spears régla assez facilement dans la première Magnussen et Jean Louis; Kaufmann battit assez péniblement Ohrt et Hansen dans la seconde ; vint la troisième avec mon tour. Je fis ce que je pus contre Moeskops qui eut la chance de me surprendre, pleinement d'accord avec le danois Olsen, et je ne pus, malgré tous mes efforts, remonter entièrement le grand hollandais. Leene régla avec ruse le petit Louet dans la quatrième ; Dupuy, tout aussi à court de forme que moi, se fit battre par Degraeve dans la cinquième ; Ellegaard, qui se trouvait chez lui, eut le plaisir de s'amuser un peu en compagnie de Debunne et Veillet, pas bien méchants ni l'un ni l'autre ; Moretti, dans la septième série, fit belle impression sur Halpin et Gjedved ; enfin dans la huitième série, Doosche se laissa stupidement battre par Sergent qui, lui, avait su compter les tours et ne prit pas le second pour le troisième ; Sergent gagna donc sa série sans effort aucun. Le jeune comingman Louet me produisit une fort belle impression dans le repêchage qu'il gagna en grand champion. Et c'est sous la pluie battante, par un vrai froid de loup, que s'achevèrent les éliminatoires ; journée grise pour moi, puisque j'étais battu. Le lendemain un monde fou se pressait pour les finales. Le temps n'était pas encore bien fameux, il soufflait dans la ligne droite un vent à déraciner des peupliers !

Moeskops poussant comme une locomotive, commença par enlever sa demi-finale en réglant Moretti et Degraeve. Spears dans la sienne disposa facilement de Louet et d'Ellegaard : si Louet avait su insister, il n'était pas battu.

Il faut dire que Sergent a fort bien couru dans sa demi-finale ; il bénéficia d'une faute de Kaufmann, c'est entendu ; mais quoique énervé par deux faux départs, dont une chute, il n'en produisit pas moins une belle attaque pour passer Leene dans la ligne droite.

Après une heure d'interruption, on fit courir la finale, elle aurait dû être émotionnante pour nous, mais je ne veux pas approfondir, elle fut décevante au possible.

La course qui opposa Spears, Moeskops et Sergent n'est pas une finale de championnat du monde, on ne plaisante pas avec un titre comme celui-ci !

Depuis 1905, j'ai disputé presque tous les championnats du monde, jamais, j'en donne ma parole, je n'ai vu une finale se courir d'une façon semblable, et ce fut pour moi une triste, bien triste constatation à faire, car elle raviva en mon cœur de bien chers souvenirs : je revis mes camarades d'antan, leur façon de courir, et, je pensais à la belle lutte que nous nous serions livrée autrefois...

Sergent commença à étonner tout le monde quand on le vit partir franchement en tête ; il mena toute la course et il se trouvait encore en première position à la cloche, faisant, contrairement à son habitude, voyager ses adversaires de l'extérieur, jusqu'en haut des balustrades.

Au milieu de l'avant-dernier virage, Moeskops, plongeant subitement, prit la tête et partit à fond, quoique le vent soufflât assez dur.

Sergent essaya de l'attaquer à l'extérieur, il aurait peut-être pu prendre sa roue et s'abriter ; du tout, il s'effaça et laissa le champ libre à Spears qui attaqua le Hollandais, mais si mollement que celui-ci, qui ne finit pourtant pas très vite, termina avec une longueur sur Spears. Sergent était troisième à quatre longueurs, les mains en haut du guidon.

La piste d'Ordrupt est une piste dure et régulière, mais son ciment est un peu cahoteux, et fatigue.

Louet pouvait, avec un peu plus d'assurance et de décision, faire beaucoup mieux que ce qu'il produisit ; Sergent ne fit vraiment une bonne course que dans sa demi-finale. Dupuy et moi nous étions vraiment fatigués et à court de forme ce jour-là.

Après ces résultats pas bien brillants, confessons-le, il faut passer aux constatations, ne pas désespérer et songer à l'avenir. Nous devons, je crois, compter sur deux hommes qui doivent s'affirmer s'ils travaillent dur et courent souvent, j'ai nommé Lucien Louet et Peyrode.

Nous avons également des jeunes qui sont pleins d'ardeur et de bonne volonté, qui ont de bonnes jambes et qui ne demandent qu'à percer.

Mon vieil ami Jacquelin s'est créé la tâche délicate d'en faire des champions, qui l'écoutent, qui se laissent docilement diriger par lui ; il faut, pour la reconstitution immédiate de notre pépinière de sprinters, pousser le recrutement non seulement à Paris, mais en province.

Il n'est pas posssible que nous, Français, nous nous laissions diminuer dans l'aristocratie du sport par les coureurs étrangers. Et que chacun se dise bien, quand il s'en traîne et quand il court, que seules la persévérance dans le travail et la volonté de réussir pendant l'effort favorisent le vainqueur.

Gabriel POULAIN.

1921, ANNÉE DES ÉCHECS

C'était alors l'époque où nos représentants s'adjugeaient les premières places. trois succès remportés en 1907 par nos coureurs dans les championnats mon- champion du monde de demi-fond, Devoissoux, champion du monde amateurs.

NOS AUTRES DÉFAITES

Les championnats du monde de cyclisme débutèrent les 30 et 31 juillet par ceux des sprinters amateurs ; nos représentants officiels, Bellivier et Faucheux, n'existèrent pas et ne parvinrent pas même à se classer dans les demi-finales.

C'est le Danois Brask Andersen, un jeune poulain d'Ellegaard, qui triompha dans la finale en battant ses deux compatriotes Kjeldsen et Normann Hansen. Quoique champion du monde des amateurs, Brask Andersen n'a qu'un seul désir, paraît-il, passer professionnel et venir courir à Paris. Nous l'applaudirons avec plaisir.

Battus dans l'épreuve des « purs », nous espérions nous rattraper le lendemain dans la course de demi-fond.

Les éliminatoires furent heureuses pour nos couleurs puisqu'elles qualifièrent deux des nôtres : Léon Didier et Paul Guignard.

Malheureusement, dans la finale courue le mercredi suivant sur 100 kilomètres, entre nos deux stayers, plus le belge Linart et le suisse Suter, Didier et Guignard eurent le tort d'absorber avant le départ un doping qu'ils croyaient bienfaisant, et qui, au lieu de leur donner des ailes, les rendit affreusement malades.

Au quarantième kilomètre, alors que les quatre hommes tournaient avec aisance, l'on vit soudain Léon Didier ralentir, s'arrêter et descendre de machine.

Couché sur l'herbe, notre champion de France se tordait, en proie à de douloureuses convulsions occasionnées par son doping qui lui abîmait l'estomac. Guignard, tout aussi mal en point, descendit pour boire de l'eau.

Linart, qui avait usé lui aussi du doping, manifesta son brio jusqu'au quatre-vingt dixième kilomètre, puis il ralentit, visiblement fatigué, et c'est miracle que Suter, retardé par un changement d'entraîneur, ne l'ait pas battu, après une fin de course qu'il fit superbe.

Le belge Linart, en l'absence de Sérès actuellement en Amérique, a donc conquis le titre de champion du monde, mais ce fut de bien piètre façon.

Battus avec les amateurs sur piste, battus avec nos stayers, nous avions le droit d'espérer encore avec nos petits routiers amateurs. Mais l'U. V. F. n'avait pas eu la main heureuse en choisissant notre équipe.

Elle avait désigné : Canteloube, Marcel Huot, Cantou et le poilu Gobillot.

Très bien pour les deux premiers qui, d'ailleurs, surent se montrer à hauteur de la situation.

Mais Cantou, qui est plutôt un pistard qu'un routier, n'aurait-il pas dû être remplacé par Alancourt ?

A la place de Gobillot qui est soldat et qui excelle surtout sur 100 kilomètres, notre Fédération aurait pu choisir un Rodier ou un Archelais, bien en forme actuellement.

Nos coureurs avaient de plus le handicap de ne pas connaître le parcours comme les Suédois qui l'accomplirent pendant un mois, *quotidiennement*. Des crevaisons et accidents de machine retardèrent les nôtres, tous les malheurs pour nos couleurs. Le jour de la course, le jeudi 4 août, il pleuvait, il faisait même froid. Le parcours était tout en montagnes russes et le sol franchement mauvais. Que firent nos hommes contre la montre ?

Ils batailèrent de leur mieux ; Canteloube fut extraordinaire ; malgré une chute, il trouva le moyen de regagner un temps précieux, perdu à se panser et à réparer sa machine. Marcel Huot se montra très remarquable, ce fut le meilleur des routiers français, au dire de M. Mathias, délégué de l'U. V. F., qui suivit son effort.

De Gobillot et de Cantou ne parlons pas, ils n'auraient pas figuré, même sans les déboires qui les excusent.

Tant individuellement que par équipes, les Suédois nous étaient bien supérieurs, et c'est le Suédois Skolld qui fit le meilleur temps, couvrant les 190 kilomètres en 6 h. 8 m. 17 secondes, précédant Nielsen routier danois, Davey, champion anglais et notre brave Canteloube. Au classement par équipes, la Suède a pris la première place devant la France et le Danemark.

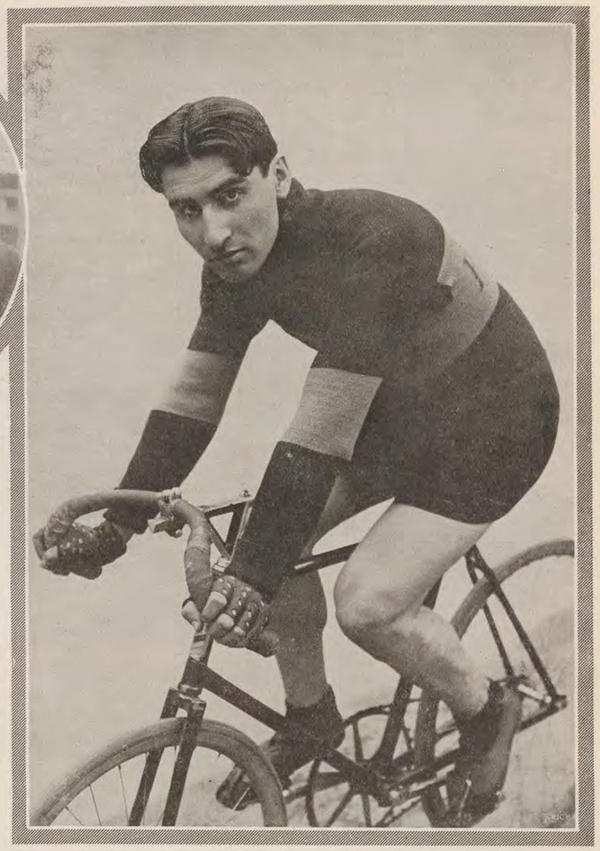
Je reste convaincu que nos coureurs ont été désavantagés, non seulement par ce parcours mauvais qu'ils n'eurent pas le temps de reconnaître, mais par leur manque d'habitude à faire des courses contre la montre que l'on n'organise pas assez souvent en France.

Les nôtres sont habitués à rouler en peloton, à profiter des roues, à se laisser emmener pour démarrer au bon moment, ils ne raffolent pas de courir seuls, tête baissée dans le vent, c'est un tort et c'est ce qui nous fit battre.

Et puis ils hésitèrent à mettre un grand développement, ils tricotèrent ferme, tandis que Danois et Suédois poussaient avec beaucoup d'aisance leur grande multiplication.

Sur piste, sur route et en demi fond, nous avons reçu à Copenhague une sévère leçon ; peut-être si l'on avait convié tous les routiers *professionnels* du monde à se mesurer sur 190 kilomètres, nous n'eussions pas été battus avec nos Pélissier, Bellenger, Lacquehaye et Barthélémy, mais on a oublié d'épingler ce titre mondial au programme.

Je ne sais pas trop pourquoi ! R. L.



LINART, CHAMPION DU MONDE DE DEMI-FOND

La France était représentée, dans le championnat de demi-fond, par Léon Didier, champion de France, et par Guignard. Tous deux prenaient le départ dans la finale avec Linart. Didier abandonnait et Linart triomphait finalement devant Suter. « A vaincre sans péril... »

DEUX ÉPREUVES POUR LES JEUNES

LE DÉPART DE LA FINALE DU GRAND PRIX DES JEUNES

La finale du Grand Prix des Jeunes du *Petit Journal* réunissait les premiers classés des éliminatoires. L'épreuve se disputait sur le parcours Paris-Rouen. Le départ était donné à Suresnes, à 75 concurrents.

THIER, PREMIER DU GRAND PRIX DES JEUNES

Thier (à droite) gagnait la finale. Il triomphait au sprint de Pourret, couvrant les 138kil. du parcours en 5 h. 30.

Clichés *Petit Journal*.)

DEUX DE NOS CONFRÈRES, LE PETIT JOURNAL *ET L'*ECHO DES SPORTS *ONT ORGANISÉ DES ÉPREUVES INTÉRESSANTES DANS LE BUT DE TROUVER DE NOUVEAUX ÉLÉMENTS PROPRES A VENIR RENFORCER LE CONTINGENT DE ROUTIERS FRANÇAIS. LA PREMIÈRE DE CES COMPÉTITIONS, INTITULÉE " GRAND PRIX DES JEUNES ", FUT DISPUTÉE AVEC ÉLIMINATIONS RÉGIONALES ET FINALES RÉUNISSANT LES PREMIERS DE CES ÉLIMINATOIRES. LA VICTOIRE REVENAIT A THIER QUI TRIOMPHAIT DANS PARIS-ROUEN. LE " CRITERIUM DES AIGLONS ", DISPUTÉ EN DEUX ÉTAPES : PARIS-BOULOGNE, BOULOGNE-PARIS, DONNAIT LIEU, APRÈS UNE PREMIÈRE ÉTAPE MONOTONE, CAUSÉE PAR LE MAUVAIS TEMPS, UNE FIN DE COURSE SUPERBE. GRASSIN, CHAMPION DE FRANCE AMATEUR, REMPORTAIT LA VICTOIRE,*

LA PREMIÈRE ÉTAPE DU CRITERIUM DES AIGLONS

La première étape du " Criterium des Aiglons " était couverte à une allure si modérée qu'à l'arrivée 21 coureurs étaient ensemble. Voici le peloton de tête à la sortie de Dieppe. A gauche : Chassot, vainqueur au sprint de la première étape.

LE PELOTON DE TÊTE AU PASSAGE A NIVEAU DE NOYELLE

Soixante-trois coureurs prirent le départ de la première étape du " Criterium des Aiglons ". Au début, le train fut assez vif, mais diminuait après Gisors.

DHERS, DEUXIÈME DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

Dhers, qui avait fini avec les premiers dans la première étape, se classait second dans la deuxième étape, à 6 minutes de Grassin.

LE CONTROLE D'ABBEVILLE

La seconde étape du " Criterium des Aiglons " donnait lieu à une course superbe, les concurrents fournissant de multiples efforts.

GRASSIN, VAINQUEUR DU CRITERIUM DES AIGLONS

Champion de France amateur, Grassin fournit une performance magnifique dans la seconde étape du " Criterium des Aiglons ". Il avait lâché les autres concurrents en compagnie de Detreille et Lacquehay. Ce dernier abandonnait, épuisé, et Detreille, victime d'une crevaison, laissait Grassin finir seul.

Athlétisme

PRÉPARONS L'OLYMPIADE DE 1924

DES STADES ET DES TECHNICIENS

Par le Capitaine CAMBIER

LE SECRET DE LA POPULARITÉ D'UN STADE EST DANS LA CONSTRUCTION DES FONDATIONS DE LA PISTE ET DANS L'EXCELLENCE DU SOL FOULÉ PAR LES POINTES DU COUREUR. LE STADE, ALORS, FERA VALOIR L'ATHLÈTE, L'ATHLÈTE FERA VALOIR LE STADE

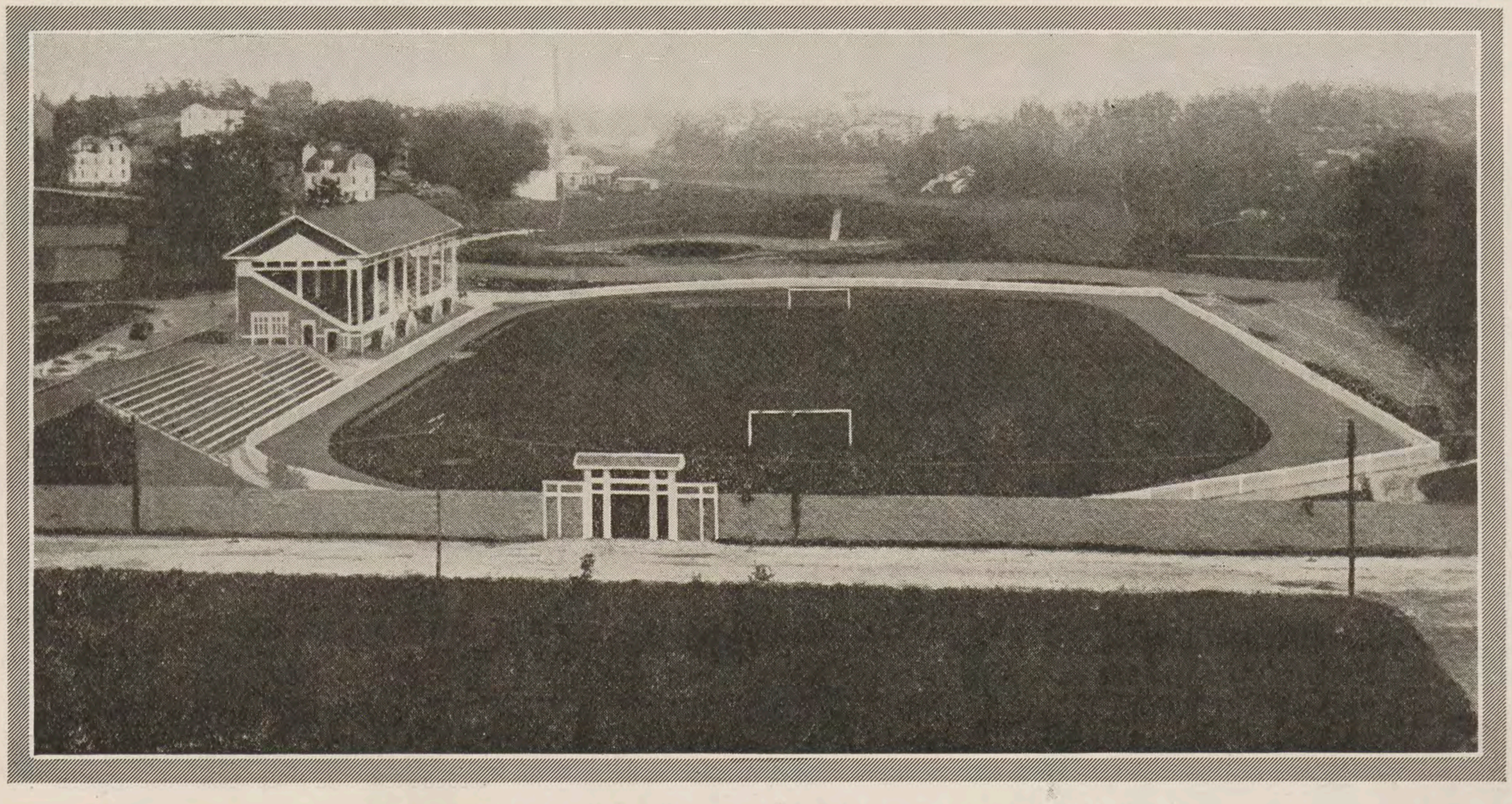
Nous avons vu qu'une simple prairie, à peu près horizontale, pouvait servir à établir une piste sur gazon. Ceci est bien pour une réunion sans autre importance que celle de distraire un instant, mais s'agit-il de construire une œuvre durable, bien assise, la piste de gazon demande alors un gros entretien et bientôt les frais généraux seraient si élevés, qu'il y a tout intérêt à étudier une piste en cendrée.

Les terrains de football offrent en général des espaces à utiliser comme terrain d'entraînement, il s'agit d'avoir quelques données pour circonscrire ce terrain d'une piste courable, sur laquelle l'athlète pourra sans risque de « claquage » musculaire se livrer à un entraînement sérieux : piste sur laquelle l'eau de pluie pourra rapidement s'infiltrer sans risquer de défoncer le sol.

Voici un terrain de football rugby qui a une longueur totale de 130 mètres, y compris la ligne de ballon mort, *(fig. A)* sa largeur est de 70 mètres, plus 3 m. 50 ajoutés de part et d'autre au bénéfice de la largeur soit 77 mètres. Nous savons qu'une piste courable, c'est-à-dire celle dont le sol est en excellent état, doit permettre les plus grandes vitesses au coureur sans que celui-ci soit déporté de la corde — la courbe usitée est celle décrite par un rayon d'au moins 25 mètres — ici *(fig. B)* du point C avec CB, pour un rayon c'est-à-dire 77/2, nous pouvons décrire le virage normal; puis le rayon CD sera prolongé de 6 m.30, parce que la piste ovale doit permettre à cinq coureurs de mener la lutte de front — ceci n'est pas réglementé strictement du reste pour les courses en circuit — toutefois à Anvers certaines courses en circuit eurent lieu dans des couloirs individuels. Or, l'on sait que le couloir réglementaire pour les courses faites sur la piste droite est de 1 m.20; de plus, notons en passant que la piste étant mesurée à 0 m. 30 du côté intérieur appelé corde, nous trouvons donc pour cinq coureurs, 1 m. 20 × 5 + 0 m.30.

La courbe peut être faite encore par le procédé connu de l'anse de panier, rappelons-nous que c'est une forme demi-elliptique, composée par des arcs de cercle se raccordant entre eux; pour le tracé à trois centres par exemple *(fig. C)* diviser la droite AB en trois parties égales ; élever du point O la perpendiculaire sur A B. Des points C et D avec A C pour rayon, tracer un arc de cercle coupant cette perpendiculaire au point I. Tirer les droites I C M et I D N. Des points C D, tracer les arcs A E et B F, puis du point I, inscrire l'arc E F.

Pour le tracé de la piste droite *(fig. D)*, celle-ci doit s'adapter aux compétitions. La course en ligne droite de 200 mètres étant inscrite normalement dans les épreuves, il est bon d'avoir la distance, plus une fraction de terrain nécessaire, d'une part, au départ pour la mise en train, c'est-à-dire l'échauffement du coureur; d'autre part, après l'arrivée pour permettre un freinage normal, après avoir brisé le fil d'arrivée. Ce sont des détails importants à noter. La largeur de la piste sera, si possible, de 8 à 10 mètres.



VUE GÉNÉRALE DE LA PISTE ATHLÉTIQUE DE RESIENDA (SUÈDE)

Le stade de Resienda est le stade modèle des petites villes suédoises que nous ne saurions trop imiter. Il comprend également, au milieu, un terrain de football association. Il est à remarquer que la petite piste est en anse de panier, aux virages un peu brusqués,

La piste droite du Stade Pershing mesure une longueur de 232 mètres et une largeur de 10 mètres.

Travaux de production.

La piste étant jalonnée, le terrassement peut commencer sous l'œil exercé de l'entrepreneur. Quelle profondeur donner ? Celle-ci sera très élastique. La couche perméable faite habituellement de divers mâchefer, variera en épaisseur :

a) Suivant le capital dont on dispose ;
b) Suivant la perméabilité du terrain ;
c) Suivant le climat habituel.

Prenons, par exemple, une piste simple, avec une couche de gros mâchefer de 10 centimètres et une couche de cendrée de 10 : on peut déjà bien courir.

La piste de Stockholm, édifiée par M. Charles Perry, a demandé beaucoup d'argent et beaucoup de temps — mais quelle œuvre durable! — bien entendu la piste en gazon est vite installée, mais que d'entretien ! La piste de Stockholm fut établie dans un fossé creusé à 45 centimètres, trois lits de scories y furent déposés. Le premier de brique et de granit sur 18 centimètres ; le second de grosses scories et de scories sur 12 centimètres, enfin une surface-composition de 15 centimètres formée d'ingrédients de scories fines, de terre et de sable à bâtir et de sable fin. Les scories provenant de locomotives entraient pour 50 %, celles d'usines électriques, 10 %, plus 30 % de terre mélangée de sable et 10 % de sable de mortier et sable fin. Ces couches reposent sur un sol à plan incliné vers la corde, de façon à faciliter l'écoulement des eaux. Celles-ci sont canalisées dans des puisards spéciaux. Ce travail de fondation, joint au travail de coffrage de la piste, c'est-à-dire à la limitation de celle-ci, est considérable; les terres de déblai servent au nivellement du terrain.

Les travaux de surface.

Le prix de ces travaux est extrêmement variable : suivant la superficie suivant les pays et suivant l'aménagement prévu.

Le stade de Stockholm avait été estimé environ 22.000 livres — il a été conçu grâce à une loterie — puis le Gouvernement ayant demandé un bâtiment en pierre, le comité d'exécution avait reçu le 20 avril 1910 une nouvelle garantie de 5.390 livres. Le 4 novembre 1910, le plan était accepté et le contrat signé, soit 28.000 livres pour fondation, superstructure, matériel et main-d'œuvre, dont 2.200 livres de fourniture de briques. Le stadium contient 7.500 sièges et 32.000 spectateurs. Le stade de Stockholm avait été commencé le 1er août 1911 ; l'on compte trois mois d'inactivité par suite de mauvais temps.

Le stade Pershing a été évalué à une dépense de 65.333 livres (323.700 dollars).

Si les couches inférieures de la piste sont relativement faciles à établir, il n'en est pas de même de la couche supérieure que peuvent fouler les pointes du coureur ; le sol devra être résistant et élastique. A Stockholm, on jetait sur un crible scories fines, terre et sable, et plusieurs tours étaient nécessaires pour avoir une mixture uniforme. A Anvers, le sol était formé d'une sorte de granit pulvérisé.

Pendant les opérations de pose de mâchefer, le coffrage sera effectué. Ce sera un cadre de bois enduit de goudron qui va enclore et isoler le mâchefer, la partie supérieure apparente sera peinte en blanc. Le coffrage doit déborder de 4 à 5 centimètres et les piquets de soutien doivent être en dehors de la piste.

La piste terminée, l'on commencera les pistes de sautoirs en longueur ; l'alvéole de celui-ci sera creusée à 1 mètre. Au fond sont disposées des scories et, par-dessus, 30 centimètres de sable pour chute disposés dans un coffrage non débordant. La largeur de l'alvéole doit être assez large pour éviter des accidents dans les chutes latérales. La largeur de 2 mètres est excellente. La longueur de l'alvéole est de 9 à 10 mètres, afin d'éviter des accidents vers l'avant, après la réception. L'alvéole du sautoir sera prolongée *(fig. E)* par deux pistes partant de part et d'autre du sautoir. Cette disposition permettra d'éviter le vent et le soleil. Ces petites pistes larges d'environ 0 m. 50 seront construites sur le modèle de la grande piste.

La planche d'appel sera en bois peint en blanc, de 0 m 125 de large et n'aura pas moins de 0 m. 75 de long, elle sera au niveau du sol.

La terre sera enlevée devant le sautoir sur une profondeur de 0 m. 07 au moins et sur 0 m. 30 de longueur (article 30, du code d'athlétisme).

Le sautoir en hauteur *(fig. F.)* pourra ou non être pourvu d'une piste en cendrée, mais la chute sera soigneusement préparée par une bonne couche de sable de 0 m. 30. Il pourra y être disposé des emplacements ou alvéoles pour placement de poteaux de saut.

Les emplacements pour lancements seront préparés suivant les règlements athlétiques. Les tribunes d'honneur seront placées le dos au soleil de midi ; les arrivées des courses se feront devant elles. Il ne faudra pas oublier que les terrains d'entraînement doivent être conçus d'abord pour l'athlète — et ici une chose indispensable — les douches sont à installer.

Le stade Bessonneau nouvellement ouvert au boulevard Jourdan, à Paris, est un type du genre de stade d'entraînement qu'il faudrait multiplier sur l'emplacement des fortifications. Deux problèmes intéressants y ont été résolus, des douches et un gymnase en cas de pluie, et la construction d'une piste sous une rangée d'arbres superbes qu'il ne fallait pas détériorer : la piste a été surélevée simplement, ceci a diminué le travail de terrassement. A noter que le coffrage de la corde habituellement en bois a été fait en ciment.

Il existe, disons-le en passant, des pistes en herbes. Elles évitent des travaux préparatoires, mais sont très difficiles à entretenir et, chez nous, le climat n'est pas propice, en général, à ces sortes de pistes qui demandent une terre grasse et une herbe spéciale.

Répondant à un renseignement qui me fut demandé, la quantité de mâchefer qui a été nécessaire pour la construction de Pershing est de 6.000 mètres cubes. La masse fut réduite à peu près de moitié par un roulage constant.

Quant au personnel employé, les Américains avaient mis en chantier 18 compagnies, soit 100 officiers et 3.300 hommes, plus 300 soldats du génie français sans compter de nombreux ouvriers. Pour faire un stade, il faut du temps, de l'argent et des plans. La cause paraît être entendue pour le stade des olympiades de 1924.

Maurice CAMBIER.

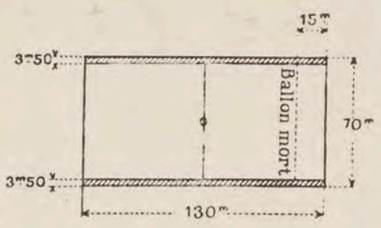


Fig. A. — Délimitation d'un terrain de football rugby.

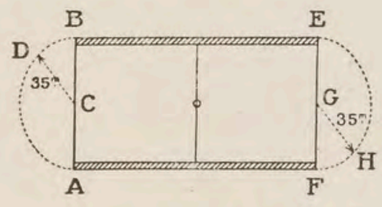


Fig. B. — Tracé des virages à plus de 25 mètres de rayon.

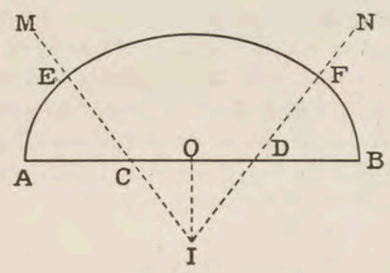


Fig. C. — Inscription de l'anse de panier.

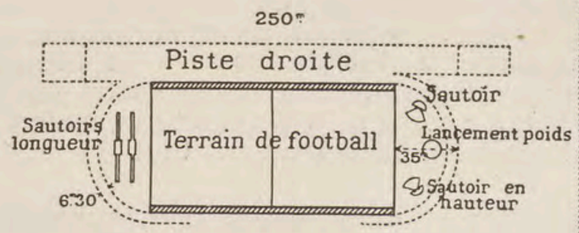


Fig. D. — Tracé de la piste droite des sprinters.

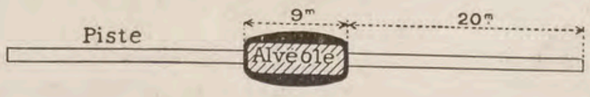


Fig. E. — Un sautoir en longueur.

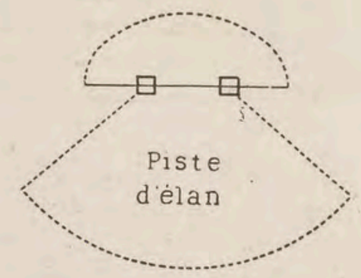


Fig. F. — Un sautoir en hauteur.

POUR ÉTABLIR UN STADE

Notre collaborateur donne ci-dessus tous les plans nécessaires pour établir un stade. Nous espérons que ses conseils et ses renseignements seront écoutés par nos clubs provinciaux.

LE MATCH FRANCE-SUÈDE

Par Louis de FLEURAC

UNE LUTTE ACHARNÉE SAUF DANS LES CONCOURS. — LE CLASSEMENT PAR POINTS NE DONNE PAS LA PHYSIONOMIE EXACTE DE CE QU'ELLE FUT. — FÉRY LE GRAND ATHLÈTE. — LA MALCHANCE D'ANDRÉ. — L'ÉNERGIE DE TOUTE L'ÉQUIPE FRANÇAISE

Sur le papier, 108 points pour la Suède contre 71 pour la France sembleraient indiquer une compétition où nos nationaux eurent constamment le dessous. Ceci est loin d'être exact, car, en dehors des concours des lancements du saut à la perche et du 400 mètres haies où nous fûmes nettement surclassés, pas un seul instant nos hommes ne se déclarèrent vaincus et le public enthousiasmé sut récompenser par ses applaudissements l'énergie qu'ils dépensèrent sans compter.

André et Arnaudin qui furent les premiers à s'aligner avaient affaire à forte partie dans le 400 mètres haies, leurs adversaires étant Christiernsson et Lindstrom.

Dès le départ, rapide, les Suédois prirent la tête et s'imposèrent, l'un de nos hommes, Arnaudin, sautant lentement et l'autre se désunissant et piétinant avant l'obstacle. André avait acheté la veille des chaussures à pointe qui, trop grandes, lui sortaient des pieds, chose impardonnable pour un vieux routier comme lui.

Finalement Christiernsson finit premier en 55 m. 9/10 suivi de Lindstrom, deuxième en 57 m. 4/10 et d'Arnaudin, troisième en 1 m. 2/10. Comme début c'était triste.

Dans le saut en longueur, alors qu'au bout des six essais Abrahamsson et Petersson franchissaient 7 m. 05 et 7 m., Couillaud parvenait à 6 m. 85, performance très honorable.

On escomptait beaucoup et à juste titre de la rencontre de Lilja et de Lorrain dans le 200 mètres. Lilja, grand athlète de vingt-huit ans, au départ lent, mais au finish formidable, n'avait jamais pu trouver sa forme l'an dernier mais s'était, en 1921, affirmé comme le meilleur sprinter de Suède.

Dès le départ Lorrain prit la tête nettement et l'on escomptait déjà sa victoire, quand, peu à peu, en longues roulées rageuses Lilja vint le coiffer sur le poteau.

Le 800 mètres qui se disputa ensuite fut la seule course du meeting qui ne fut pas disputée d'une façon nette et correcte.

A côté de Lundgreen et de Soderstrom, Gouilleux et Brossard paraissaient bien menus. Leurs adversaires le leur firent hélas! bien sentir car les tassages et les coups de pointe ne leur furent pas ménagés. Il y eut dans cette course toute un intermède de lutte libre qui explique assez le résultat final . Lundgreen, premier en 1 m. 56 s.; Soderstrom, deuxième en 1 m. 57 s. 9/10 ; Brossard, troisième en 2 m. 2 s. 2/10 et Gouilleux, loin.

Pendant ce temps, au poids, Paoli et le grand Normand Pierre dégustaient l'excellente leçon que leur servaient Jansson, premier avec 14 m. 19 et Nilsson, deuxième avec 14 m. 05. Les 13 m. 37 de Paoli et les 13 m. 12 de Pierre paraissaient mesquins.

Le 5.000 mètres alignait Duquesne et Moulin pour la France contre Backmann et Mattson. Duquesne, d'abord assez loin, revint, laissa sur place Mattson et à grands coups d'épaule se lança à la poursuite de Backmann. A la cloche dans un dernier tour impressionnant d'énergie, il combla une partie du vide qui le séparait à 9 secondes.

Le 4 × 400 mètres relais qui terminait la réunion était dans l'esprit des Suédois une victoire sûre pour leurs couleurs.

Dès le départ, Jamois part en tête et après une longue lutte de front avec Larsen finit par passer le témoin avec 3 mètres d'avance à Gouilleux. Celui-ci, un peu lent à se mettre en action, se voit dépasser par Malm, mais s accroche à lui au passage et attend la dernière ligne droite pour le battre donnant le bâton avec 2 m. à Dumont qui, malgré une indisposition fit un parcours tout d'énergie où il ne fut battu par Sundblard que par 5 m.

Le dernier Suédois et le meilleur, Weinhard, avait donc une belle avance sur Féry et déjà tout le Stade debout l'acclamait quand on vit notre champion revenir sur lui en grandes foulées puissantes, tenter de le passer, revenir bien sagement se remettre derrière lui et finalement l'attaquer à nouveau et victorieusement cette fois dans la ligne droite pour le battre enfin de 5 mètres. La France gagnait l'épreuve en 3 m. 24 s. 3/10 contre 3 m. 25 s. 5/10 pour la Suède.

Dans le 110 m. haies, le départ d'André nous stupéfia par sa rapidité. Immédiatement en tête, il mena, un moment par 2 m. sur Christiernsson et avait encore 1 mètre, quand, à l'avant-dernière haie il rentra froidement dans l'obstacle et fit avec lui la plus belle chute qui se puisse rêver (n'avait-il pas tourné la tête à cet instant pour voir son adversaire).

Dès lors Christiernsson finit aisément dans le très beau temps de 15 s. 4/10.

Dans le saut en hauteur, nos hommes étaient nettement favoris, et n'eut été le sautoir très mou, ils se fussent détachés des Suédois.

Le style élégant et précis et sans effort apparent de Lowden lui permit de franchir au premier essai 1 m. 85 tandis que Guilleux et le Suédois Johansson devaient s'y reprendre à plusieurs fois. D'où un barrage qui fut favorable à Guilleux.

Après le 200 mètres de la veille, la rencontre de Lilja et de Lorrain dans le 100 mètres promettait de fortes émotions. Elle les tint.

Après un beau départ, Lindvall se vit un instant en tête, mais Lorrain l'attaqua bientôt pour passer aux 60 mètres. Nous criions déjà de joie quand, dans son style habituel de grand lévrier, Lilja remonta notre homme pour lui prendre une demi-poitrine sur le poteau. Mourlon était venu finir très fort troisième.

FÉRY GAGNE LE 400 MÉTRES

Le 400 mètres réunissait Féry, Gouilleux, Weinhardt et Engdahl. Féry triomphait au sprint en 49 s. 9/10 battant Weinhardt et Gouilleux. Ls victoire de Féry causait une profonde impression sur les Suédois.

UN SAUT DE LOWDEN

Dans le saut en hauteur, nos représentants Guilleux et Lowden ne fournirent pas leurs performances habituelles. Ils sautaient tous deux 1 m. 85 et se classaient premiers ex-æquo avec Johanson.

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES

Dans le 100 mètres gagné par Lilja en 10 s. 9/10, Lorrain finissait à une poitrine du vainqueur et battait le record de France de la distance. *De gauche à droite*, Lidwall (S) 4e, Lorrain (F) 2e, Lilja (S) 1er, Mourlon (F) 3e. — *En médaillon à gauche*. l'arrivée du 1.500 mètres gagné par Lundgreen en 4 m. 4 s. 8/10, devant Duquesne, 2e en 4 m. 5 s. 9/10 ; *à droite*, Abrahamson, 1er du saut en longueur avec 7 m. 05.

Nos lanceurs de disque étaient venus en Suède avec l'intention de prendre une bonne leçon. Ils l'eurent, Zallaghen avec ses 42 m. 35, et Erickson ses 41 m. 35 leur montrant tout ce qui manque à leur technique.

Le 400 mètres qui suivit vit plus émotionnant encore le duel Féry-Weinhard.

Sur un départ en échelons presque trop rapide Engdahl rejoignit aussitôt Féry que le coup de pistolet avait laissé à sa marque et s'en fut à une allure de vainqueur. Mais, aux 300 mètres, il était fini, tandis que Féry revenu puissamment refaisait le chemin perdu et finalement attaquait dans la ligne droite Weinhard pour gagner avec aisance. Gouilleux dont c'était la troisième épreuve finissait troisième.

Le héros du 1.500 mètres en dehors de Lundgreen vainqueur en 4 m. 4 s. 8/10 fut Duquesne qui d'abord lâché au train revint et dans un dernier rush éblouissant finit sur les talons du Suédois en 4 m. 5 s. 9/10.

Le saut à la perche fut encore une leçon pour nos hommes.

Dans le 10.000 mètres Corlet et Moulin s'opposaient à Mattson et Backmann.

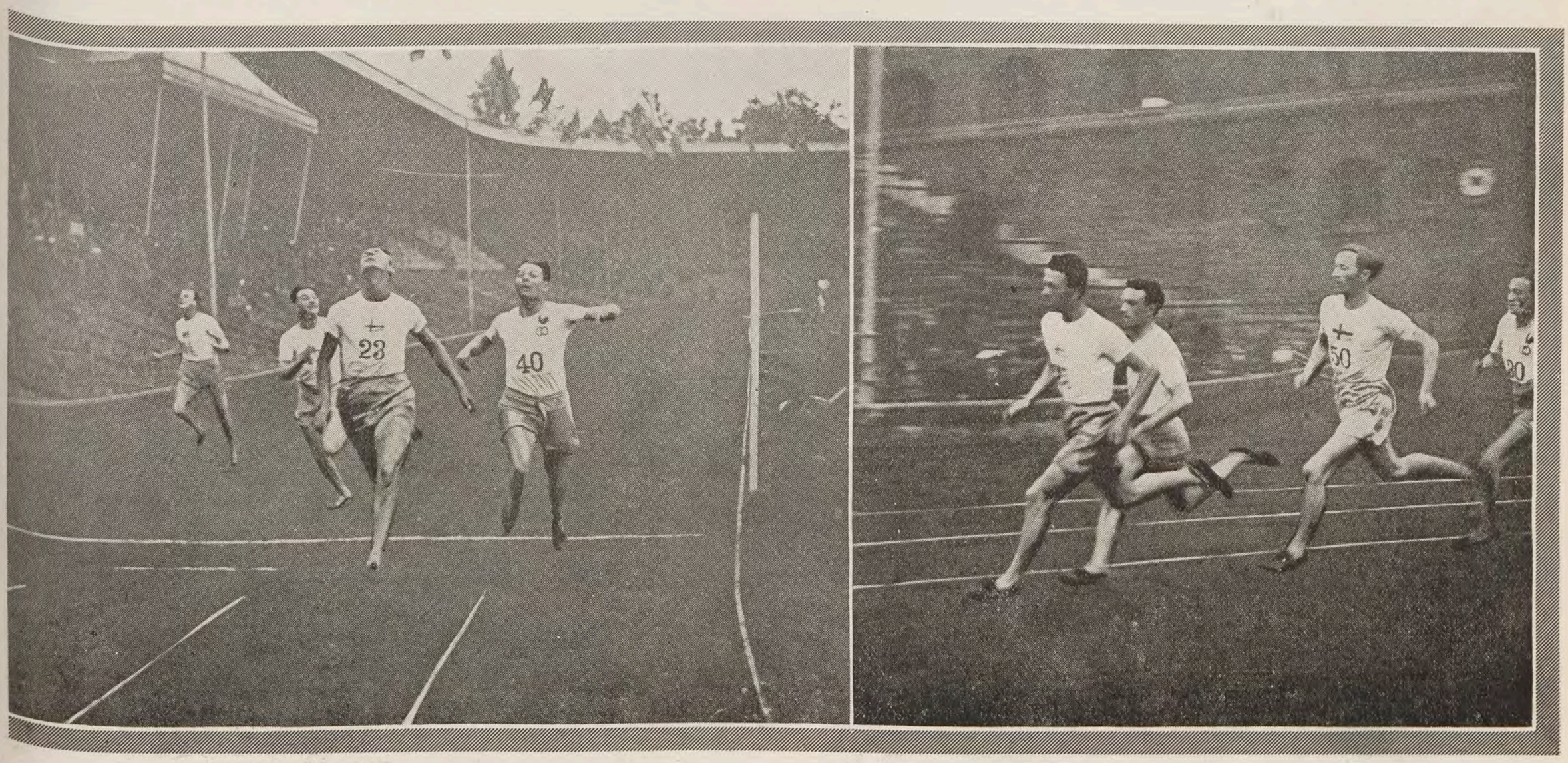
Train vif dès le début mené par Mattson, puis Backmann que Corlet ne lâchait pas d'une semelle. Le brave Moulin vint aussi jouer son rôle dans cette lutte pour la place de tête, mais l'allure s'accentuant il rétrograda bientôt. Les trois hommes de tête s'en allaient d'une belle allure quand, brusquement, Backmann ralentit puis s'arrêta. Sprint de Corlet pour rejoindre Mattson qui continue d'une foulée longue et régulière. Trois tours avant la fin le train augmente encore et Corlet colle toujours. La cloche, rien ne change, la ligne droite Mattson sprinte, Corlet est décollé, revient, mais ne peut combler tout son retard. Il est très applaudi. Mattson a couru les 10 kilomètres en 32 m. 4 s. 2/10, Corlet en 32 m. 6 s. 4/10. Moulin en finissant récolte autant d'applaudissements qu'eux.

Le relai 4 × 100 mètres terminait le match, et régulièrement nous pouvions le compter pour une victoire, nos hommes étant nettement plus vite dans l'ensemble, mais Crestois et Mourlon premier et troisième dans l'ordre des départs passèrent ou reçurent mal, si bien que les efforts de Jamois et de Lorrain furent vains.

L'équipe suédoise Lindvall, Lilja, Malm, Sandstrem gagna nettement en 42 s. 7/10 contre 44 s. 1/10 à notre équipe.

Je ne voudrais pas terminer ce compte rendu du match sans rendre hommage à l'énergie de nos équipiers et à la courtoisie de nos adversaires.

Louis DE FLEURAC.



L'ARRIVÉE DU 200 MÈTRES

Lilja triomphait dans le 200 mètres en 22 s. 4/10. Lorrain était second à un mètre. *De gauche à droite*, Sandstrom (S) 4e, Jamois (F) 3e, Lilja (S) 1er, Lorrain (F) 2e, dont la course fut superbe.

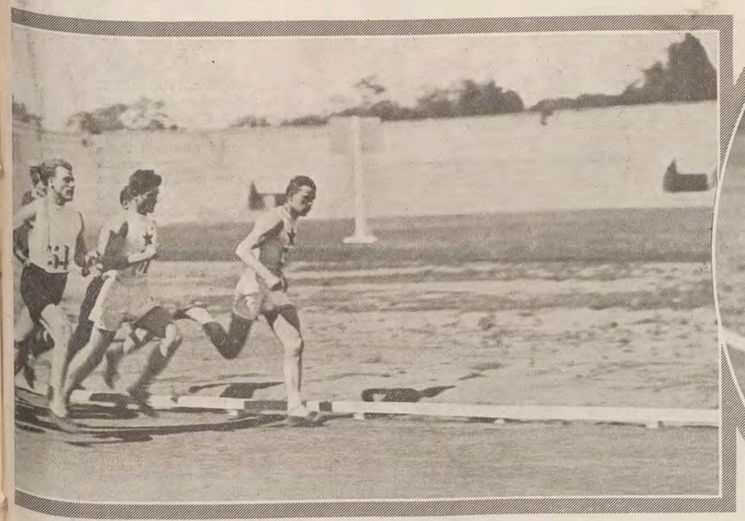
UN PASSAGE DANS LE 800 MÈTRES

Cette épreuve fut plutôt une exhibition de lutte libre par les Suédois. Les Français se classaient 3e et 4e derrière Lundgreen et Soderstrom. *De gauche à droite*, Soderstrom, Gouilleux, Lundgreen, Brossard.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE PROFESSIONNELS

LEON DE NYS PENDANT SA TENTATIVE DE RECORD

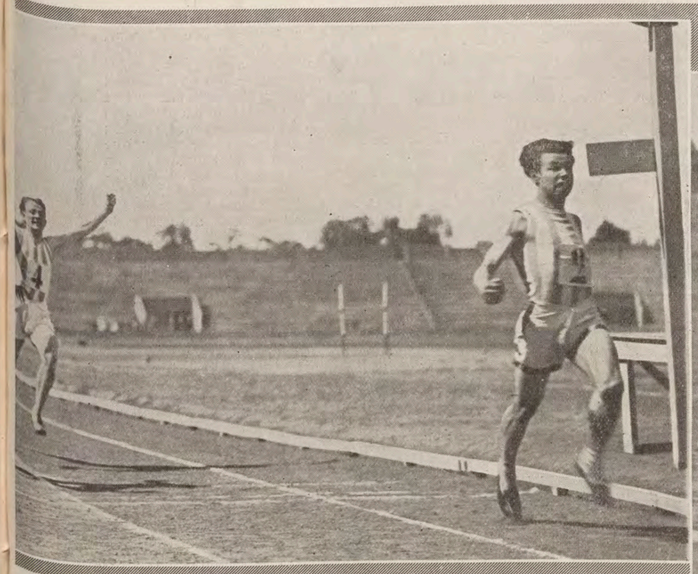
LE DÉPART
Le 1.500 mètres était, avec le 400 mètres, la plus belle épreuve de la journée. Après une belle lutte, la victoire revenait à Drancourt de l'U. S. P., en 4 minutes 4 secondes 3/5, devant G. Lacire et H. Lacire.



DU 1.500 MÈTRES

LÉON DE NYS ESSAYANT DE BATTRE LE RECORD DE 3.000 MÈTRES

L'ARRIVÉE
La finale du 100 m. réunissait Gauchet, Bourgoin, Desreumeaux, Marchadier, Bonnet et Dacquey. Ce dernier triomphait en 11 s.4/5. Il remportait également le 400 mètres en 53 s. 3/5. *A gauche*, Drancourt gagne le 1.500 m. — *A droite*, Thays, 1er de la course de l'heure avec 16 kil. 806.



DU 100 MÈTRES

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE ORGANISÉS PAR LA F. A. S. F. AU STADE PERSHING, LE 7 AOUT, FURENT RÉUSSIS. AUCUNE PERFORMANCE SENSATIONNELLE NE FUT ÉTABLIE, MAIS, DANS L'ENSEMBLE, LA QUALITÉ DU SPORT FOURNI FUT BONNE. LES MEILLEURS FURENT LES PROFESSIONNELS DACQUEY, LES FRÈRES VASSEUR ET DRANCOURT

DE NYS, NE POUVANT PAS PARTICIPER A UN DES CHAMPIONNATS, S'ATTAQUA AU RECORD DES 3.000 MÈTRES. LES TEMPS A BATTRE ÉTAIENT LES SUIVANTS : 8 m. 50 s. 1/5, PAR VERMEULEN ; 8 m. 49 s. 3/5, PAR BOUIN ; 8 m. 33 s. 1/10, PAR LE SUÉDOIS ZANDER (RECORD DU MONDE). DE NYS ÉCHOUAIT DANS SA TENTATIVE, IL FAISAIT 8 m. 57 s. 2/5.

CHEVILLIARD, PRINCE DES FLEURETTISTES, EST MORT

Par Joë BRIDGE

UNE DES GLOIRES DE L'ESCRIME FRANÇAISE VIENT DE S'ÉTEINDRE. — LOUIS CHEVILLARD DISPARU, QUI LE REMPLACERA COMME PORTE-DRAPEAU D'UN SPORT AUSSI EXCEPTIONNEL ET AUSSI NATIONAL ?

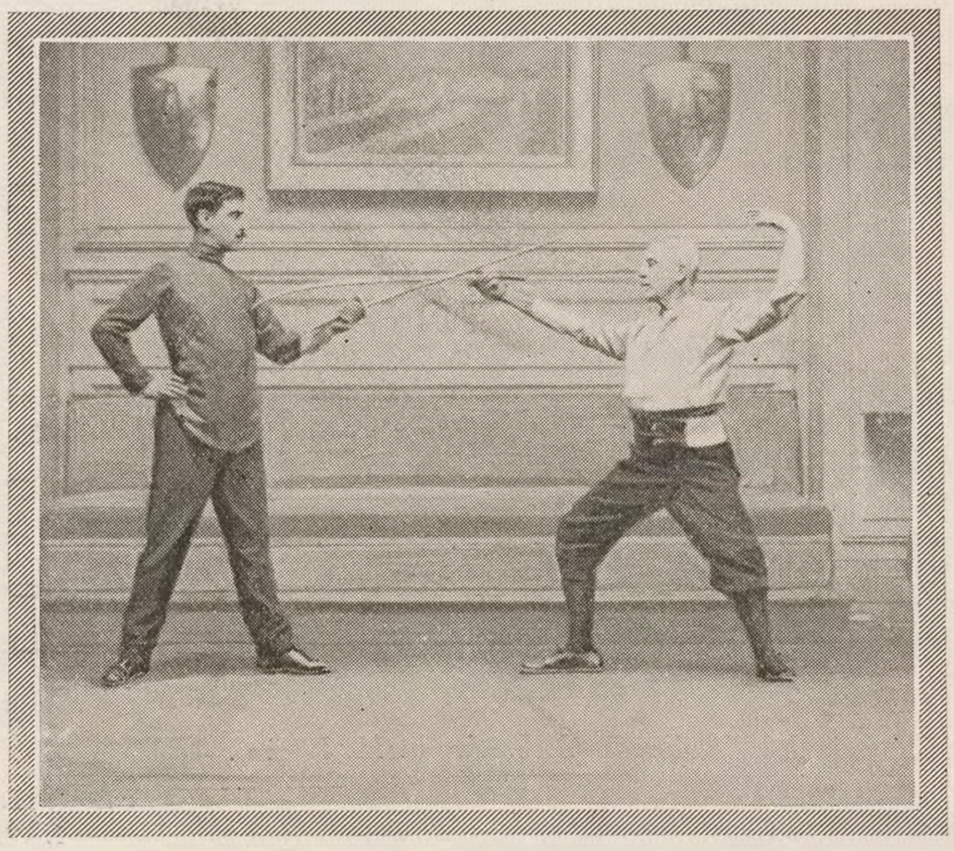
Louis Chevilliard vient de s'éteindre subitement et sa disparition est une perte irréparable pour l'Escrime française, dont il était l'une des gloires les plus pures !

Retracer la carrière de celui que l'on surnommait à juste titre le « Prince des Fleurettistes », c'est revivre toute l'histoire des temps héroïques des armes !...

« Prince », Chevilliard l'était, et de toutes les manières ! Son masque admirable, le calme olympien, la sérénité, la majesté même qu'il déployait sur la planche, la force herculéenne qu'il cachait sous une finesse, un doigté, une virtuosité incomparables, lorsque sa main de fer brodait implacablement une escrime légère comme une arabesque autour de la lame de ses adversaires, son caractère enfin, tout de franchise, d'honnêteté et de chevaleresque droiture, sa passion pour le plus noble des sports dont il demeura toujours le plus noble champion, tout contribua à lui mériter ce titre magnifique dont, plus que quiconque, il était digne !

Elève de Louis Mérignac d'abord, qui le forma, pourrait-on dire, à son image et dont il perpétuait les plus classiques traditions ; élève de Benneton ensuite, au plastron de qui il s'entraînait furieusement quelques jours encore avant sa mort avec le secret désir de rencontrer en salle... et de battre Lucien Gaudin, cet autre éblouissant phénomène de l'escrime, Chevilliard croisa le fer, depuis les environs de 1884 jusqu'à nos jours, avec les plus grands maîtres français et étrangers. Son match à jamais célèbre contre le chevalier Pini, en 1893, mit le sceau à sa réputation et précéda d'un an la fondation de l'Escrime française qu'il inaugura rue d'Athènes, en tirant contre Vavasseur, un des plus grands fleurettistes du siècle dernier.

Chevilliard organisa avec Georges Breittmayer toutes les grandes manifestations d'escrime civiles et militaires de la Société d'Encouragement dont il était l'âme et aux destinées de laquelle il allait présider, comme le lui avait promis M. Hébrard de Villeneuve, lorsque l'Encouragement disparut, englouti, noyé, absorbé par la Fédération Nationale en une fusion illusoire dont Chevilliard ne fut pas l'une des moindres victimes.



LOUIS CHEVILLIARD A L'ENTRAINEMENT
Élève du grand Mérignac et de Benneton, Louis Chevilliard, qui escrimait depuis 1884, avait rencontré, avec un succès jamais démenti, les plus grands maîtres français et étrangers.

La disparition de sa chère Société fut un des gros chagrins de sa vie; mais Chevilliard, que le ruban rouge aurait dû depuis longtemps récompenser de tant de si beaux états de services rendus à la cause de l'Escrime française, avait su mesurer l'étendue de l'ingratitude humaine et renoncé à réaliser ses propres aspirations en consacrant désormais son talent, sa science et son cœur au service des jeunes et de l'escrime scolaire dont il était devenu le merveilleux animateur.

Chevilliard avait reçu, ainsi que son inséparable ami Breittmayer, les deux seules Médailles d'or que la Fédération Nationale ait jamais données, à notre connaissance, pour services éminents rendus à la cause des Armes.

Ceci, au moins, autorisait la Fédération à se faire représenter à ses obsèques, puisqu'il était au surplus l'un de ses présidents.

Trois escrimeurs seulement suivirent son cercueil le jour où on l'enterra modestement à Orsay, et seuls, ces trois derniers amis fidèles : Cellier, Benneton et Breittmayer vinrent apporter à sa veuve et à ses deux filles les hommages et les consolations que le monde insouciant de l'escrime aurait dû leur prodiguer.

On ne daigna même pas lui envoyer la plus modeste couronne et le monde de l'Escrime, qui a peut-être pour excuse d'avoir été saisi par la rapidité de la disparition de son grand champion, perdit cependant une occasion de secouer sa funeste torpeur et de réagir contre la coupable indifférence qui le mine et l'empoisonne peu à peu !

Ceux qui n'étaient pas bâtis à sa taille, les « parvenus » de l'Escrime, qui ont si bien su se pousser par elle, maintenant satisfaits et repus, n'ont pas le courage ni la Foi qu'il faudrait pour redonner à notre cher sport l'admirable vitalité qu'il a peu à peu perdue. Les escrimeurs abondent ; il faudrait bien peu de chose pour que l'Escrime reprît sa place au soleil. C'est un véritable apôtre qu'il nous faudrait ! Chevilliard disparu, qui le remplacera ? ? Qui aura le courage de ramasser le précieux flambeau qu'il tenait si haut au-dessus de nos têtes, dans la foule qu'il dominait de toute une grandeur : la sienne !

Joe Bridge.

FOOTBALL

AMATEURS ET PROFESSIONNELS

Par Lucien GAMBLIN

LA QUESTION A FAIT COULER BEAUCOUP D'ENCRE SANS QU'AUCUNE SOLUTION AIT ÉTÉ ADOPTÉE. MAIS N'OUBLIONS PAS QU'IL Y A DES AMATEURS PLUS PROFESSIONNELS QUE BIEN DES PROFESSIONNELS !

La question d'amateurisme et de professionnalisme du football français a été maintes et maintes fois traitée dans nos journaux sportifs. Mais nous en sommes toujours au même point : pourquoi ?

La fédération qui régit le football français le plus autorisé, la F. A., a envisagé le point de vue « professionnel », mais elle a trouvé les membres de son bureau très partagés sur le fond même du sujet. Les uns, voulant aller de l'avant, parlaient de créer et de diriger le football professionnel, mais la majorité s'est ralliée à une proposition ainsi conçue : le Bureau fédéral étudiera le moyen d'organiser le professionnalisme en France.

Et le Bureau doit toujours étudier, puisque nous n'entendons parler de rien.

Un journal sportif parisien, voulant frapper un grand coup, ou se payer la tête de ses lecteurs, fit paraître un article sensationnel. Lui, allait former, créer, installer une Fédération professionnelle du football français. L'article fit grand bruit dans nos milieux, on en parla deux jours, trois peut-être, puis tout retomba dans l'ombre et depuis la question est toujours en suspens et risque d'y rester encore longtemps.

La vérité est que nous ne sommes pas encore prêts pour que notre sport fasse vivre plusieurs catégories de gens pratiquant ou s'occupant de football, les joueurs, les dirigeants et les employés des clubs.

Certains disent : il est assez humain qu'un joueur de football qui jouit d'une très humble situation, cherche à acquérir plus de bien-être et de confortable à l'aide du jeu qu'il pratique. Pourquoi un individu quelconque, qui gagne très modestement sa vie, ne profiterait-il pas des moyens que la nature lui a donnés pour augmenter sensiblement ses moyens d'existence ? D'autres prétendent que le sport du football est vil si ses pratiquants sont rémunérés, et ils considèrent comme des pestiférés les professionnels anglais qui vivent du sport qui nous est cher.

Pour la première thèse, qui se soutient du reste, je crois qu'il est impossible actuellement de faire vivre en France un groupement de clubs professionnels de football. En admet-

tant qu'il se forme à Paris quelques sociétés prospères, — je dis quelques sociétés, car il faut que les joueurs aient une qualité très au-dessus de la moyenne ordinaire, et je n'en vois en France pas plus de 35 ou 40 susceptibles de donner satisfaction, — il serait nécessaire que la Province et même l'Étranger, proche de chez nous, forment également des groupements analogues aux nôtres afin que les rencontres soient variées et empreintes d'un certain esprit de lutte. Ceci pour éviter la monotonie de matches sans intérêt qui lasseraient le public. Et celui-ci ne viendrait plus au *spectacle*, ce qui amènerait la mort de nos clubs professionnels.

De la seconde thèse je ne retiendrai que deux choses : 1° pour jouer au football, doit-on être riche ? ou être possesseur d'une situation aisée ? En ce cas, le nombre des pratiquants serait limité ; 2° l'intransigeance de cette catégorie est la cause de nombreux abus plus répréhensibles que le professionnalisme avoué, qui sont commis journellement *au nom de l'amateurisme intégral* ; c'est l'exode de joueurs de valeur à qui l'on offre des situations rémunératrices à la condition de jouer dans telle ou telle équipe. (Nos amis les Anglais avaient en ce sens un exemple typique : le grand Woodward, amateur notoire, tenait un magasin d'articles de sports !) En France, il existe actuellement une épidémie très sérieuse de ce mal. A la Province de me démentir !

En Angleterre, me direz-vous, le football professionnel jouit d'une situation extrêmement florissante ? Oui, mais dans ce pays l'on joue au football depuis plusieurs siècles, les joueurs sont beaucoup plus nombreux que chez nous et aussi d'une qualité moyenne bien supérieure à la nôtre, ce qui explique le plus grand nombre de pratiquants de valeur.

Enfin, si en France il faut un match international pour réunir 30.000 personnes autour d'un terrain, en Angleterre, en Écosse, la moindre rencontre entre « pros » attire au moins autant de spectateurs. Et pour un grand match c'est jusqu'à 100.000 personnes qu'il faut compter autour du terrain, ce qui nécessite une organisation tout à fait supérieure au point de vue joueurs, terrain, aménagements, etc., d'où la création des grandes sociétés anonymes à capital élevé et fonctionnant commercialement et financièrement.

Nous sommes encore loin de tout cela en France. Et sur le continent, ce sont les Tchèco-Slovaques qui se rapprochent le plus des organisations anglaises. Mais il y a beaucoup à faire en ce sens, et si la différence est grande entre nos meilleurs clubs continentaux et les formidables organisations anglaises, il se dessine actuellement un mouvement professionnel qui fera faire un grand pas au football pratiqué par les joueurs européens (britanniques à part, bien entendu).

Les Hollandais annoncent qu'ils ont créé une Fédération professionnelle; les Danois suivront sûrement et avec eux Allemands, Autrichiens et Hongrois ne tarderont pas à se joindre aux promoteurs de l'idée.

Quant à la France, elle devra quitter sa politique hésitante subordonnée à celle de l'Angleterre, car elle sera débordée par l'ampleur du mouvement qui ne manquera pas de se produire et aussi par les cas frauduleux qui se manifesteront de plus en plus fréquemment.

Alors seulement nous saurons quels seront les joueurs amateurs et les joueurs professionnels, et ceci pour le plus grand bien de notre sport qui n'a qu'à gagner à être pratiqué d'une façon honnête et loyale.

LE CAS LANGENOVE !

Langenove est un joueur de l'Olympique de Paris qui s'est fait remarquer depuis plusieurs années au poste d'arrière droit. L'on fondait sur lui de grandes espérances, qu'il n'a tenues qu'en partie ; mais il n'en demeure pas moins un des meilleurs joueurs français à la place qu'il occupe. Il a, du reste, représenté la France aux matches France-Belgique et France-Italie de la dernière saison.

Mais Langenove est en ce moment le héros d'une petite histoire qui dépasse certainement en portée le geste qu'il a ou qu'il n'a pas exécuté.

Au cours d'un match disputé à Rouen, entre l'Olympique et le club local, il y eut entre Langenove et un équipier adverse un choc, disent les uns, un geste disent les autres, qui endommagea à ce point l'œil droit du joueur rouennais Aymard que celui-ci perdit la vue de cet organe.

Aymard déposa une réclamation au bureau de la 3 F. A., prétendant avoir reçu un coup de poing de Langenove et ceci après l'arrêt du jeu.

Le bureau de la Fédération, estimant qu'il manquait d'éléments pour pouvoir juger équitablement, classa l'affaire et passa à l'ordre du jour.

Mais le joueur rouennais, voulant absolument obtenir réparation de la perte qu'il a éprouvée, déposa une plainte à la justice de sa ville. Celle-ci vient de rendre un jugement accablant pour le joueur parisien, qui est condamné par défaut à quatre mois de prison et une forte amende.

Que Langenove, qui, étant en Tchéco-Slovaquie, n'a pu assister à l'audience où il fut condamné, ait commis le geste qu'on lui reproche, ou que l'accident ait eu lieu au cours d'un choc involontaire dans le jeu, il n'en est pas moins regrettable que la justice soit amenée à s'occuper de faits se passant dans un match de football, et à sanctionner des différends sportifs qui sont entièrement du ressort de la Fédération qui régit le sport dans lequel l'accident s'est produit.

Notre pouvoir dirigeant a manqué de clairvoyance en n'estimant pas la gravité du cas qu'on lui soumettait et en ne cherchant pas à éviter une solution créant un précédent des plus fâcheux pour le sport en général.

D'autre part, la justice rouennaise, qui sera certainement taxée d'incompétence par le jugement en appel qui va se produire, a-t-elle bien cherché à entrer en liaison avec la Fédération qui, pour tous, doit rester le pouvoir suprême du football en France ? Je ne le pense pas, et c'est là son tort. Car alors, tout en donnant satisfaction méritée à la victime, l'on serait certainement arrivé à une solution amiable qui eût évité à Langenove une peine infamante et au sport du football d'être traité comme un vulgaire sacripant.

GAMBLIN,
Capitaine de l'équipe de France 1920-1921.

LES RECORDS FÉMININS

Par Jacques MORTANE

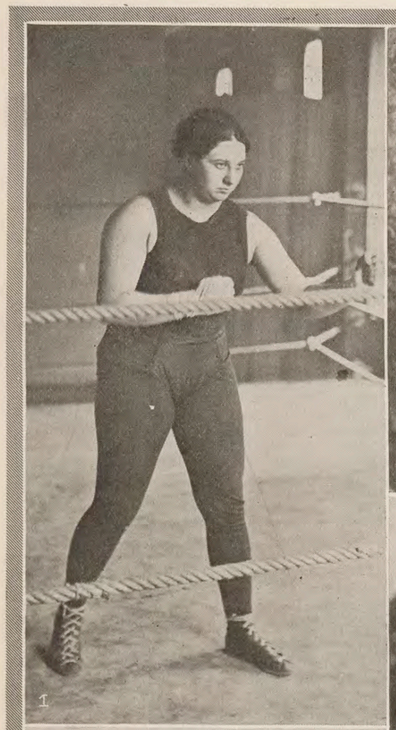
LES SPORTIVES FRANÇAISES ACCOMPLISSENT SANS CESSE DES PROUESSES REMARQUABLES. IL EST INTÉRESSANT DE COMPARER LEURS RECORDS A CEUX DES CHAMPIONNES ÉTRANGÈRES.

Il ne faut pas essayer de faire une comparaison entre les athlètes des deux sexes. Les sportives battent couramment plusieurs records du monde dans une saison. Bravo ! Et nous en sommes parfaitement heureux, car elles manifestent ainsi leur supériorité sur leurs semblables des autres pays. Mais il serait injuste de déclarer qu'elles sont plus remarquables que les hommes qui ne battent que très rarement une performance inscrite au palmarès mondial. Le sport féminin date d'hier seulement : le mieux y est de ce fait plus facile à atteindre. Dans le sport masculin, au contraire, nous sommes arrivés, depuis plusieurs générations, à une perfection telle, qu'il faut de véritables phénomènes pour s'attribuer un temps, une distance, un jet qui n'aient jamais encore été réalisés.

D'ici quelques années, l'hécatombe des records féminins sera terminée. Ce ne sera que de très loin en très loin qu'une jeune femme dépassera toutes celles qui l'auront précédée. Mais il est indispensable, dès maintenant, d'établir un palmarès mondial qui créera une saine émulation entre les sportives. C'est la tâche à laquelle s'est dévouée la Fédération des Sociétés Féminines de France qui a confié ce travail compliqué à Émile Anthoine.

Nous ne pouvons que remercier ces apôtres de leur œuvre, puisque, outre le point de vue documentaire qui nous intéresse au premier chef, ils nous permettent de constater que nos sportives ont mis à leur actif de multiples prouesses enviables. Il est à remarquer que les plus grandes championnes appartiennent à la Fédération des Sociétés Féminines Sportives de France, que Mme Gouraud-Morris fut pendant longtemps l'une des sociétaires de cette Fédération et que Mlle Constans est une provinciale. Que font donc les dissidents ? Je sais bien qu'ils ont tout essayé pour se procurer les services des meilleures ; je pourrais donner des exemples de racolage d'autant plus amusants qu'ils ont été accomplis par les pontifes les plus intransigeants, par les suppôts de l'amateurisme à outrance, par les puritains invétérés, défenseurs du principe intangible : « Faites ce que je dis, mais ne faites pas ce que je fais. » C'est ainsi qu'ils ont tenté de s'assurer les services de Mlle Bréard. Celle-ci, qui honore Femina-Sport, a une reconnaissance profonde pour son club qui l'a initié à la course à pied, une véritable vénération pour l'apôtre des sports féminins, Payssé. Elle ne s'est pas laissé attirer par les multiples offres pécuniaires que lui faisaient les juges « sans tache » de l'amateurisme. Voyez pourtant si le supplice de Tantale était reluisant : on venait la chercher en voiture à son bureau pour la raccompagner à son domicile, on lui aurait donné 700 francs contre sa signature, mensuellement, on lui aurait payé 300 francs pour s'entraîner, on

Mlle MAUGARS
Recordwoman du monde du 60 mètres en 8 secondes, du 80 mètres en 10 secondes 3/5.



Mme GOURAUD-MORRIS

Recordwoman du monde et championne de France de lancement du poids et du javelot, Mme Gouraud-Morris pratique, avec succès, tous les sports. Nous la représentons dans ses différentes spécialités : 1. Dans le ring. — 2. Le lancement du poids. — 3. Le plongeon. — 4. Le medicine ball. — 5. La nage. — 6. Le water-polo. — 7. Le saut de haies. — 8. La course de 100 mètres. — 9. Le lancement du disque. 10. Le lancement du javelot. Ajoutez à cela que Mme Gouraud-Morris a remporté de belles victoires en automobile et qu'elle est une écuyère de très grande valeur.

lui aurait acheté tout un matériel de sports, etc., etc. Tels furent les procédés employés, d'ailleurs vainement, dans l'espoir de faire passer Mlle Bréard de la F. S. F. S. F. à la Fédération de la rue Rossini. Et c'est cette Fédération qui a décrété que tous ses clubs — ils ne sont pas nombreux ! — n'auraient pas le droit de rencontrer ceux de la Fédération Milliat, sous prétexte que les multiples Sociétés de la F. S. F. S. F. prennent part à des réunions auxquelles participent des professionnels. Jugez les moyens que rien ne justifie. Dans le cyclisme, amateurs et professionnels courent ensemble, avec l'autorisation de l'U. V. F., pourtant très rigoriste. Mais il faut tuer le Stade Pershing et essayer de faire du tort à la F. S. F. S. F. On fait ce qu'on peut pour y parvenir, le boycottage s'exerce en grand, mais dans le sport il n'y a pas, fort heureusement, que les pontifes et les perfidies, il y a surtout les athlètes et les performances. Or, les championnes, à part Mme Gouraud-Morris et Mlle Constans, je le répète, sont toutes sous les plis du drapeau de la Fédération Milliat. Ce qui prouve qu'il existe vraiment une justice en ce monde.

Nous avons déjà indiqué quelques records mondiaux féminins. Depuis, de nouvelles performances magnifiques ont été enregistrées. C'est ainsi que, le 7 août, au Stade Pershing, Mlle Maugars, de Chartres, a réalisé le temps de 13 secondes aux 100 mètres. Songez que le record de France masculin est détenu par Gauthier en 11 secondes. Sur 100 mètres, Mlle Maugars a donc fait simplement deux secondes de plus que notre plus rapide coureur. Cette athlète est tout aussi brillante sur le 60 mètres, le 80 mètres, dans le saut en hauteur avec élan où elle a réussi

ATHLÈTE COMPLÈTE

à passer la barre à 1 m. 41. C'est une des plus intéressantes représentantes du sport féminin qu'elle pratique comme un véritable culte. Elle n'hésite pas à venir de Chartres tous les dimanches pour s'entraîner au Stade Élisabeth avec ses camarades de Femina-Sport. Quelle différence avec d'excellents athlètes masculins qui trouvent trop éloignée la Croix-Catalan ou Saint-Cloud !

Il est d'ailleurs à remarquer que les sportives travaillent avec beaucoup plus de discipline et de méthode que les hommes. Aussi n'ont-elles pas à regretter les résultats obtenus.

Mais elles ont de terribles adversaires en Allemagne où le sport féminin semble être très encouragé. On en jugera par les performances réalisées chez nos ennemis d'hier.

100 mètres, 12 s. 9/10 par Maria Kiessling (29 août 1920).

400 m. relais, 53 s. par Turn et Sportverein, Munich (15 août 1920).

1.000 m. relais, 2 m. 17 s. 3/10, par Turverein 1860, Francfort (12 juin 1921).

Saut en hauteur avec élan, 1 m. 40, par Fraulein Gutig (21 mai 1921).

Saut en longueur avec élan, 5 m. 54. Maria Kiessling (5 juin 1921).

Lancement du poids 5 kil., 8 m. 85, par Théa Barschow (5 juin 1921).

Lancement du disque 2 kil., 23 m. 78, par Boringer (19 juin 1921).

Nous avons vu que Mlle Maugars avait réalisé les 100 mètres en 13 secondes, ce qui est bien près du record du monde de Maria Kiessling. Celle-ci brille dans le saut en longueur avec élan, Mlle Maugars dépasse dans le saut en hauteur avec élan la meilleure performance allemande, mais Mlle Constans, faisant mieux encore, s'est attribuée le record du monde,

le 19 juin, avec 1 m. 47. L'Autrichienne Meller a réussi les 100 mètres en 13 s. 1/5 (1918). Le record américain des 100 yards (91 m. 44) est de 12 secondes par Miss Thornton (1911) et par Miss Morgan (1912). Miss Linès (Anglaise) l'a égalé aux Jeux Olympiques de Monaco, mais sur une piste qui prête à discussion.

Mlle Delapierre, de Femina-Sport, a réussi les 100 yards haies (91 m. 44) en 16 secondes, le 7 août dernier, à Pershing. Or, le record du monde américain appartient à Miss Mary-C. Morgan, par 15 s. 2/5. Ce qui prouve la valeur de Mlle Delapierre qui, le jour où elle fit 16 secondes, n'avait pas eu le temps de s'entraîner sur les haies et de prendre un galop d'essai indispensable pour se mettre en jambes.

Aux 400 mètres, Mlle Bréard a accompli la performance extraordinaire de 1 m. 7 s., alors que le record autrichien de Mlle Bierbrauer est de 1 m. 10 s. On sait que cette distance est la plus dure en athlétisme, car elle est trop courte pour être du demi-fond et trop longue pour être de la vitesse. Elle exige l'ensemble des plus belles qualités si l'on veut y briller. La prouesse de Mlle Bréard, de Femina-Sport, est splendide.

Dans les lancements enfin, nous possédons en Mme Gouraud-Morris un véritable phénomène. Elle est d'ailleurs une sportive dans toute l'acception du mot, ainsi que le montrent les photographies que nous publions. Elle a remporté des succès dans les sports les plus divers, mais ses plus beaux exploits ont été accomplis au poids et au javelot. Elle a lancé le poids de 5 kilogrammes, les deux mains additionnées, à 16 m. 99, le poids d'une main à 9 m. 04, le javelot (deux mains) à 46 m. 04, le javelot d'une main à 29 m. 934. Les records américains sont les suivants : javelot, 29 m. 931 par Rhea Reidel, poids de 5 kgr. 442 : 8 m. 635. Le record allemand du poids de 5 kilogrammes est de 8 m. 85 par Théa Barschow. Le record autrichien du poids de 5 kilogrammes est de 7 m. 55 par K. Bidla. On voit quelle grande athlète est Mme Gouraud-Morris.

Soyons fiers de nos sportives. Elles font honneur à la France et nous consolent des rivalités que les sots savent entretenir, car pour eux le sport est un vain mot et ils ne s'en servent que comme tremplin.

Jacques Mortane.

DES PISCINES, DONNEZ-NOUS DES PISCINES

Par Georges POUILLEY

DES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE NATATION ONT MANIFESTÉ DES PROGRÈS DE LA PART DE NOS ATHLÈTES. PRENONS COURAGE, MAIS POUR ARRIVER AUX RÉSULTATS ESPÉRÉS, IL NOUS FAUT DES PISCINES

Pourquoi n'ai-je pas participé aux Championnats de France de natation ? Demandez-le aux compétences et autres journalistes spéciaux qui vous diront que j'ai peur, que je recule, etc. Il est en effet curieux de constater à quel summum de méchanceté peuvent atteindre les gens malveillants lorsqu'ils veulent faire du tort à un champion qui a cessé de leur plaire. Je me demande quel est le mobile qui peut les pousser. Je ne pense pas que, dans la vie ordinaire, ils soient particulièrement injustes. Or, tout change dès qu'il s'agit de sport. Ils parlent et écrivent sans savoir, sans même essayer de se renseigner, ils vitupèrent, jettent leur venin, ne se soucient pas des conséquences de leurs propos, mais ils sont heureux, car on les écoute, comme on écoute toujours ceux qui disent du mal d'autrui.

N'ayant pas pris part aux Championnats, ai-je le droit d'en parler ? Pourquoi pas ? Ne ferai-je pas au moins aussi bien que ceux qui, y ayant assisté, n'ont rien compris ?

Je m'empresse de déclarer que sans mettre encore en danger les terribles Hawaïens, nous avons fait de grands progrès. Et il est à remarquer que c'est du Nord que nous vient la vitesse. La raison est bien simple. Tourcoing peut être considéré comme la capitale de natation française. C'est là qu'on peut, hiver comme été, pratiquer les sports nautiques et s'entraîner avec méthode et régularité.

Pour bien nager, dirait M. de La Palisse lui-même, il faut de l'eau. Or, c'est là où les sportifs sont privilégiés qu'ils réussissent à progresser. Les Tourquennois et les Alsaciens sont des gens heureux. Ils savent que les piscines sont plus nécessaires à l'homme que les cinémas ou autres établissements de plaisir. Ils fournissent des armes aux athlètes qui n'ont plus qu'à pratiquer le sport qui leur est cher. A Paris, ville peut-être de lumière, mais certainement pas d'hygiène, nous ignorons ces... raffinements. Des stades, c'est très bien, tout le monde en réclame, mais des piscines ? Et nul ne songe à entreprendre une croisade efficace. Ce n'est pas en protestant de loin en loin que nous arriverons à obtenir gain de cause, nous n'aurons le succès que lorsque nous aurons, une fois pour toutes, fait comprendre aux pouvoirs compétents que la stricte propreté exige qu'on mette de l'eau à la disposition des citoyens.

Comment voulez-vous que nous puissions rivaliser avec les Kanamahoku et autres Norman Ross, tant que nous n'aurons pas le moyen de les imiter ? Ces tritons passent leur existence dans l'eau. Ils nagent plus qu'ils ne marchent. Nous nous émerveillons lorsque nous les voyons à l'œuvre, et le profane rit des efforts des pauvres Français qui ne peuvent pas se maintenir dans leur sillage. Mais est-ce notre faute ? Qu'on nous procure le moyen de faire aussi bien, qu'on nous encourage et, à partir de ce moment seulement, on pourra nous attaquer si nous ne nous perfectionnons pas. Et puis, pourquoi ne rechercherions-nous pas des champions dans nos colonies où nous trouverions sans aucun doute des nègres, qui, constamment dans l'eau, pourraient devenir redoutables s'ils étaient initiés aux nages classiques ?

La meilleure preuve que nos nageurs ne demandent qu'à réaliser de plus belles prouesses nous a été fournie par les récents Championnats de France, disputés à Strasbourg, les 20 et 21 août. Faisons d'ailleurs remarquer que le monde vint en foule assister aux ébats des tritons. La province, peut-être moins gâtée que Paris sous le rapport des distractions, sait se déranger pour aller applaudir les athlètes. Et c'est chez elle que nous trouverons les champions de l'avenir. Nous ne saurions trop organiser chaque année de grandes épreuves dans les diverses régions où nous répandons le bon grain. C'est ainsi que se révéleront les nouveaux hommes capables de faire mieux que nous. Cherchons et nous trouverons, mais ne perdons pas de temps.

Mais je prétends que c'est néanmoins une faute de faire des manifestations comme les Championnats de France dans une ville assez

L'ÉQUIPE DE LA S. N. DE STRASBOURG

L'équipe de la Société de Natation de Strasbourg, seconde dans le 250 m. relais. — De gauche à droite : Mlle Harlfinger, recordwoman du 100 mètres brasse en 1 m. 17 s. 4/5 ; Mlle Burr, championne de France du 100 m. dos en 1 m. 48 s. 2/5 ; Mme Bruister, Mme Briolet.

L'ÉQUIPE VICTORIEUSE DES 200 RELAIS

L'équipe de la Société Nautique de Strasbourg gagnante du 200 mètres relais quatre nages qui battit le record de France en 2 minutes 28 secondes. — De gauche à droite : Weil, Arbogast, Kistner et Fleck. Alsaciens et Tourquennois se taillèrent la part du lion.

DÉPART DU 250 MÈTRES PAR ÉQUIPES

La Coupe Nationale des 250 mètres par équipes était pour l'équipe des Enfants de Neptune, de Tourcoing, l'occasion d'une jolie victoire, remportée en 2 m. 44 s. Au cours des réunions des championnats, le club nordiste remportait de nombreuses victoires grâce à Mlle Ernestine Lebrun, véritable prodige de la natation, Padou et Lehu.

DÉPART DU 1.000 MÈTRES DAMES

Le championnat de France des 1.000 mètres revenait à Mlle E. Lebrun, de Tourcoing, en 19 m. 47 s. (record). Au cours de l'épreuve, la gagnante abaissait le record français des 400 mètres en 7 m. 47 s. 3/5 et des 500 mètres en 9 m. 44 s. — De gauche à droite : Mlle Ernestine Lebrun, âgée de 15 ans (1re), Mme Gouraud-Morris (2e), Mlle Carli (3e).

éloignée. La Fédération a dépensé une cinquantaine de mille francs pour faire venir à Strasbourg des nageurs même de seconde et troisième classe de Nice, Brest, Bordeaux, etc, alors qu'au bois de Boulogne ou dans le canal de la Villette, avec une publicité bien faite, on aurait pu obtenir le même succès avec beaucoup moins de frais. Des nageurs qui font 1 m. 20 et plus aux 100 mètres devraient être éliminés *ipso facto*, car en natation on ne progresse pas ra idement.

Quoique amateur, le nageur ne doit pas, en outre y être de sa poche pour les déplacements. La Fédération devrait assurer les frais de voyage aller et retour en seconde classe avec logement dans un hôtel recommandable où l'on mange bien au lieu d'allouer des sommes dérisoires afin de faire venir une foule de nageurs qui, dès les séries, donnent l'impression de tenir un lampion à la main. Mieux vaut un match entre 2 ou 3 athlètes approchant les temps de record qu'une arrivée de 100 mètres où Padou se promena littéralement. C'est pour les raisons que je viens d'indiquer que, sur les conseils de notre président, M. Antoine, aucun nageur du C. N. F. F. ne prit part aux championnats. Ma première société, le Swimming Club de Paris, envoya 5 membres pour les relais, ce qui coûta exactement 600 francs à sa pauvre caisse. A combien se seraient donc élevés les frais pour le C. N. F. F. s'il avait fait déplacer tous ses champions ?

Au point de vue des résultats, les divers Championnats nous ont procuré de remarquables enseignements

100 mètres nage libre : Padou (Tourcoing), 1 m. 8 s. Meilleur temps français précédent aux Championnats : Pouilley, 1 m. 10 s. 2/5.

400 mètres nage libre : Pernot (Libellule), 6 m. 24 s. Meilleur temps précédent aux Championnats de France : Vasseur, 6 m. 23 s. 3/5.

1.500 mètres nage libre : Duvanel (Libellule), 25 m. 48 s. Meilleur temps précédent aux Championnats de France : Caby, 26 m. 31 s. 3/5.

100 mètres sur le dos : Lehu (E. N. T.), 1 m. 30 s. 2/5. Meilleur temps précédent aux Championnats de France : Lehu, 1 m. 30 s.

200 mètres brasse : Sommer (C. N. P.), 3 m. 10 s. (record). Meilleur temps précédent aux Championnats de France : Sommer, 3 m. 17 s.

200 mètres (4 nages) (individuel) : Fleck (Strasbourg), 3 m. 12 s. 4/5 (record). Meilleur temps précédent aux Championnats de France : Matter, 3 m. 14 s. 4/5.

250 mètres relais (5 × 50) : Enfants de Neptune de Tourcoing, 2 m. 44 s. 1/5 (record) Meilleur temps précédent aux Championnats : S. C. U. F., 2 m. 42 s.

200 mètres relais (4 nages) : S. N. de Strasbourg, 2 m. 28 s. Meilleur temps précédent aux championnats : S. N. de Strasbourg, 2 m. 44 s. 4/5.

100 mètres nage libre dames : Mlle Ernestine Lebrun (E. N. T.), 1 m. 34 s. Meilleur temps précédent aux Championnats : Mlle B. Michel, 1 m. 33 s. 4/5.

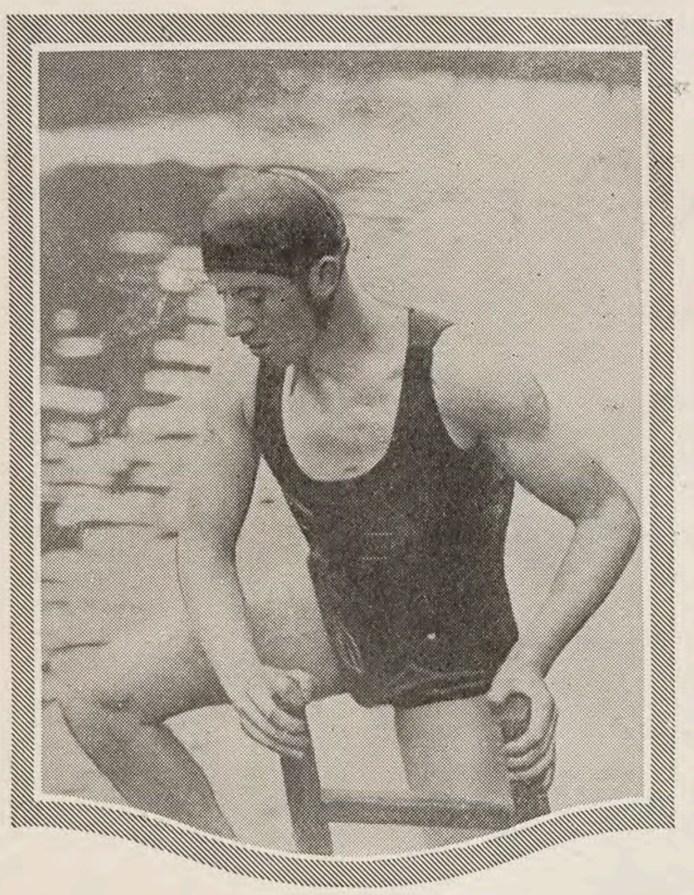
Ajoutez à cela l'extraordinaire performance de Mlle Lebrun qui, dans le 400 mètres, nage libre, a battu le record de France par près de 22 secondes. La performance de Mlle Suzanne Wurtz était de 7 m. 52 s., alors que Mlle Lebrun a effectué le parcours en 7 m. 30 s. 1/5.

Il faut reconnaître d'ailleurs que c'est cette jeune ondine qui a produit la plus forte impression au cours des Championnats de France. Dans le 100 mètres, nage libre, elle battait Mlle Burr, de Strasbourg, de 2 s. 2/5, sans donner l'impression de pousser, alors que sa suivante avait le style heurté des fins de course difficiles. Dans le 250 mètres relais, les Enfants de Neptune de Tourcoing vainquirent de 3 secondes la Société de Natation de Strasbourg, battant le record de France en 2 m. 50 s. 3/5. Jusqu'au dernier relai, la lutte était indécise, mais Mlle Ernestine Lebrun prenait l'avantage sur Mlle Irma Burr.

Dans le 1.000 mètres, nage libre, Mlle Ernestine Lebrun bat le record en 19 m. 47 s. prenant 195 mètres à Mme Gourraud-Morris. Au cours de la course, la championne s'attribue les records des 400 mètres en 7 m. 47 s. 3/5 et des 500 mètres en 9 m. 44 s. Mlle Lebrun dans le 400 mètres libre battit la seconde, Mlle Delrue, par 1 m. 1/5, faisant 1 m. 6 s. de plus que ne fit Pernot dans l'épreuve réservée aux hommes.

Mlle Ernestine Lebrun est certainement un prodige qui s'améliorera. Songez qu'elle n'a que quinze ans, oui, mais elle nage depuis l'âge de sept ans. Elle est la plus jeune de trois sœurs. Ses deux aînées ont participé deux fois à la traversée de Paris à la nage, et Mlle Marcelle Lebrun détient le record des Audax Nageurs (16 kilomètres en 1 h. 26 m., en Marne). Tourcoing, on le voit, peut être considérée comme une ville privilégiée. Que l'exemple de cette intelligente cité serve à notre capitale, si nous voulons rivaliser.

Georges POUILLEY,
Champion et Recordman de France,
1911-12-13-14-19-20.



PADOU, CHAMPION DES 100 M. NAGE LIBRE

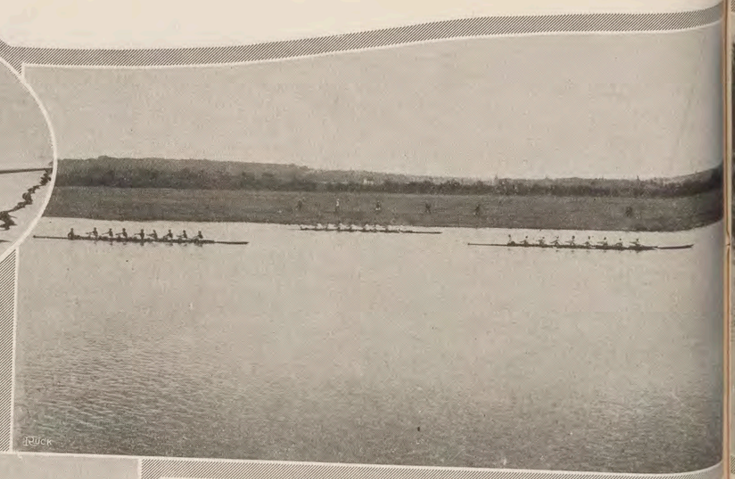
En l'absence de Pouilley, Padou triomphait assez aisément dans le championnat des 100 m. nage. Il battait le record de France avec 1 m. 8 s.

BOXE

LE TRIOMPHE DE CHARLES LEDOUX

Le 6 septembre, à la Nouvelle-Orléans, notre champion d'Europe des poids coqs, Charles Ledoux, a triomphé, selon l'avis unanime, du champion du monde de la catégorie, l'Américain Pete Herman. Mais le match était un 10 rounds sans décision. Ledoux a eu beau faire jeu égal dans les cinq premières reprises et s'assurer un avantage indiscutable à partir de la sixième, l'arbitre n'a pas eu le droit de donner un verdict. Charles Ledoux est donc champion du monde sans l'être et il est ainsi frustré de ses efforts. Il en sera de même tant que l'hypocrite conception du sport de la boxe restera telle en Amérique. Nous ne pouvons que nous lamenter, mais, en fait, nous ne saurions trop admirer notre gloire pugiliste qui, une fois de plus, a fourni une preuve de son incontestable supériorité mondiale dans une catégorie où les étoiles sont pourtant beaucoup plus nombreuses que dans celle des poids lourds. Que le public comprenne et qu il sache réserver à ce petit athlète les hommages qui lui sont dus. — J. M.

BELLOUIN, DU ROWING CLUB DE PARIS
Dans la course d'honneur réservée au skiffs-juniors, Bellouin, du Rowing Club de Paris, battait Hiriart et Dufraine, après une course menée de bout en bout.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE HUIT SENIORS
Après des difficultés au départ. le huit du C. N. A. de Rouen et celui du Rowing Club de Paris étaient ensemble aux 500 mètres. Rouen s'assurait 2 mètres, mais le Rowing remontait et, aux 1.500 mètres, Rouen était à un tiers de longueur devant Lyon-Aix et Boulogne. A l'enlevage, le Rowing se détachait et triomphait devant Lyon-Aix.

En haut : Le deux de pointe Delobel-Joan, de Calais, champion de France.
En bas : Le 4 seniors de pointe du C. N. A. de Rouen, champion de France.

LES CHAMPIONNATS

Par E. TOULOT

LE ROWING COMMENCE A CONQUÉRIR LES FOULES — DES RÉUNIONS COMME LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DOIVENT ÊTRE RENOUVELÉES — QUELQUES RÉVÉLATIONS ET AUSSI DES ÉCHECS

CHAQUE année, au mois d'août, la Fédération Française des Sociétés d'Aviron fait disputer ses Championnats nationaux dont les vainqueurs se trouvent *ipso facto* qualifiés pour représenter les couleurs françaises aux Championnats d'Europe qu'organise, alternativement, chacune des nations affiliées à la Fédération Internationale. Ne prennent part aux Championnats de France que les champions des huit groupes régionaux composant la Fédération Française. Ainsi, par ces sélections successives, on arrive à mettre en évidence les meilleurs d'un groupe régional, puis les meilleurs de France et enfin les meilleurs internationaux.

Le dimanche 21 août, on en était au second stade de cette glorieuse étape qui conduit au Championnat d'Europe qui est considéré comme un maréchalat auquel aspirent tous les rameurs de classe.

Suivant une règle pour ainsi dire immuable, tout au moins jusqu'à présent, les Championnats sont, en général, disputés sur un parcours de 2.000 mètres, et il est assez difficile de trouver, même sur nos belles rivières de France, des bassins appropriés sur cette distance. Ou ils ne sont pas suffisamment rectilignes, ou ils sont malheureusement coupés par des ponts comportant plusieurs arches. Si ces derniers ne sont que partiellement gênants pour des équipes avec un barreur ; ils deviennent difficiles et même dangereux pour des embarcations sans barreur, comme les skiffs et les double-sculls, et même dans certains pays pour presque toutes les équipes, puisqu'on n'y a conservé les barreurs que dans les courses à huit rameurs. Encore ne faut-il pas que le bassin soit trop large, car alors les équipes, comme frappées de la phobie de l'espace, inconsciemment se rapprochent des rives et risquent de s'aborder.

Le bassin idéal, s'il était un peu plus long pour des épreuves de Championnat, serait celui du grand canal, dans le parc de Versailles. Il est parfaitement droit, d'une largeur égale d'un bout jusqu'à l'autre ; il conviendra peut-être un jour prochain, sans aucune modification, lorsqu'on aura décidé si des Championnats doivent être des courses de vitesse ou des courses de demi-fond et si 1.500 ou 1.600 mètres ne constitueraient pas un parcours suffisant pour ces épreuves transcendantes ; car, s'il n'a que 1.650 mètres, sa longueur relative, sur une eau sans courant, équivaut certainement, à peu de chose près, aux parcours actuellement en usage et qu'on a tendance à réduire à 1.800 mètres. Cette distance est celle des épreuves de sculling aux Championnats d'Europe, cette année, à Amsterdam ; elle est autorisée pour les Olympiques. L'intangibilité des parcours de 2.000 mètres n'existe plus. Il est regrettable que, faute d'avoir pris les temps aux régates de Versailles, des compa-

RULHMANN, DU C. A. DE STRASBOURG
Après un bord à bord avec Goldschmidt, Rulhmann prenait le meilleur. Sur la fin, Guyonnet remontait et finissait 2e, à une demi-longueur.

PLÉ, DE LA SOCIÉTE NAUTIQUE DE LA MARNE
Champion d'Europe 1920, champion de Paris 1921, Plé enlevait le titre de champion de France en skiff seniors devant Fleigg de Strasbourg, Delpierre de Lille.

LE DÉPART DE LA COUPE GLANDAZ
La coupe Glandaz réservée aux 4 rameurs débutants en yole de mer, est revenue à l'équipe du C. N. A. de Rouen (Petitbled, Plumet, Tiphaine, Gosselin). Le 4 victorieux, qui au début avait eu jusqu'à une longueur et demie d'avance, était attaqué aux 1.500 mètres par Bayonne. Bayonne remontait peu à peu, mais ne pouvait l'emporter.

DE FRANCE D'AVIRON

raisons ne soient pas possibles avec des parcours de 2 kilomètres.

Des considérations anciennes ont fait chosir, pour les Championnats de Paris et pour les Championnats de France, le bassin de Juvisy dont on peut dire qu'il est loin de la capitale et qu'il ne se prête pas à une organisation facile à terre. Celle-ci était nulle aux Championnats parisiens ; elle était bonne aux Championnats de France et, étant donné l'effort accompli dans cet ordre, elle aurait pu être remarquable ; avec de la méthode, on arrivera à Juvisy, ou ailleurs, à faire tout à fait bien. Grâce en soit rendue aux organisateurs des Championnats de France de 1921.

Retenons toutefois que les officiels et les invités avaient accès dans une vaste et confortable tribune, insuffisante sans doute en raison de la pluie et du nombre considérable des spectateurs ; que le programme de la réunion a été suivi sans le moindre retard ; que le public était exactement renseigné sur les coureurs et les résultats des courses ; et que l'attente ne parut jamais longue tant était grand l'intérêt que fournissait le spectacle.

On doit regretter que les temps n'aient été pris que pour le premier de chaque épreuve — ce qui ne signifie rien — alors que le règlement exige le chronométrage des trois premiers.

Au point de vue purement sportif, la journée des Championnats de France ne laissa rien à désirer et rarement on en vit de plus intéressante et de plus encourageante. Celui qui l'affirme a cependant assisté à des centaines de régates et à de nombreux Championnats en France et à l'Étranger.

Ceux qui étaient allés à Juvisy ont assisté aux derniers éclats de l'ancienne génération que la guerre a frappé d'arrêt au moment où elle se trouvait dans sa pleine expansion, et ils ont pu constater la naissance d'une génération nouvelle, ardente, enthousiaste, qui semble vouloir gagner sur le temps et progresse avec une rapidité étonnante. Sur elle, on peut fonder les plus belles espérances.

Saluons au passage la belle constance du deux de la Marne, les champions d'Europe Poix et Bouton, qui vont se retirer sur leurs lauriers, ayant acquis la certitude que dans les deux Calaisiens, Delobel et Joan, les couleurs françaises auront dans leurs successeurs d'excellents défenseurs à Amsterdam.

C'est encore un ancien, Testut, qui a conduit à la victoire le quatre de Rouen, enlevant son Championnat d'irrésistible façon. Et c'est un autre ancien d'avant-guerre, Plé, de la Marne, qui, après avoir été un fameux « oarsman » est devenu un excellent « sculler », en pleine progression. A quoi n'aurait-il pas pu prétendre s'il s'était spécialisé dans la couple où il est véritablement

En haut : Le huit du C. N. de la Haute Seine, vainqueur de la course d'honneur.
En bas : Le huit seniors du Rowing Club de Paris, champion de France.

STOCK, DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA MARNE
Dans l'épreuve de skiff débutant, Stock de la Marne, gagnait facilement par 5 longueurs devant Robin de Rouen et Schmidt de Nantes.

à sa place ! Il faut espérer que Plé tiendra jusqu'à l'arrivée des nouveaux à la hauteur des anciens : Stock, son jeune camarade de Club ; Bellouin, du Rowing ; et du double Levasseur-Bisson, de la Haute-Seine.

Car ce qu'il y avait le plus à remarquer à ces Championnats de France, c'est la montée superbe de l'élément jeune qui s'élève rapidement et annonce un prochain et brillant avenir. A quelles belles luttes ont fait assister les débutants de Rouen dans l'épreuve à quatre rameurs pour le Challenge Glandaz, et ces autres débutants de la Haute-Seine, dans la course à huit rameurs pour la Coupe Fleutiaux !

Et derrière ces vainqueurs, venaient de glorieux vaincus dans les belles équipes de Bayonne, de Boulogne, de Lyon, de Paris, de Mâcon, etc.

Entre temps, le Championnat en périssoire nous était apparu comme le souvenir d'un long et mémorable passé dans lequel s'illustrèrent les Armet, les Gesling, les Beurrier, les d'Antoine et bien d'autres. Il fut magistralement enlevé par le Strasbourgeois Ruhlmann, montant une périssoire plus âgée que lui.

Le bouquet d'une journée de régates, c'est la course à huit rameurs. Le huit représente le triomphe de la difficulté et de l'effort. Le départ de six outriggers à huit — c'était le cas dans le Championnat de France — est toujours impressionnant. L'envolée de ces quarante-huit rameurs encouragés de la voix par leurs barreurs, dans un départ qu'on s'efforce d'exécuter avec la plus grande rapidité possible pour essayer de se dégager, est un spectacle empoignant, même pour les profanes, qui n'échappent pas à l'émotion. L'impression est si vive et si forte que les spectateurs ne peuvent s'empêcher de l'exprimer par des exclamations et des cris d'admiration.

Longtemps le bord à bord se maintient entre les concurrents ; mais vers la fin, la lutte se résume aux meilleurs et lorsque ceux-ci passent devant les tribunes, tous les assistants sont debouts, lançant leurs encouragements aux lutteurs, lesquels, d'ailleurs, n'entendent qu'une formidable clameur qui leur fait rassembler leurs dernières forces pour, dans un suprême effort, s'élancer, éperdus, vers la ligne d'arrivée où les attendent les acclamations aux victorieux.

Et lorsqu'on eut assisté à cette magnifique journée des Championnats de France où se manifesta l'endurance des anciens et la belle explosion des jeunes, on quitta les berges de Juvisy avec la conviction profonde que le Rowing Français sera capable de tenir une place d'honneur aux Régates Olympiques de 1924, s'il sait discipliner ses efforts, ordonner son action et choisir judicieusement ses modèles et ses instructeurs, ce dont il ne faut pas douter.

E. Toulot.

LA MITRAILLEUSE DE POCHE

Par BULL'S EYE

La maison Colt vient de lancer sur le marché américain une arme nouvelle... qui aurait été la très bienvenue en 1918, lorsque les Boches se ruaient vers Château-Thierry avec leurs mitraillettes.

Notre cliché fait tout de suite comprendre de quoi il s'agit.

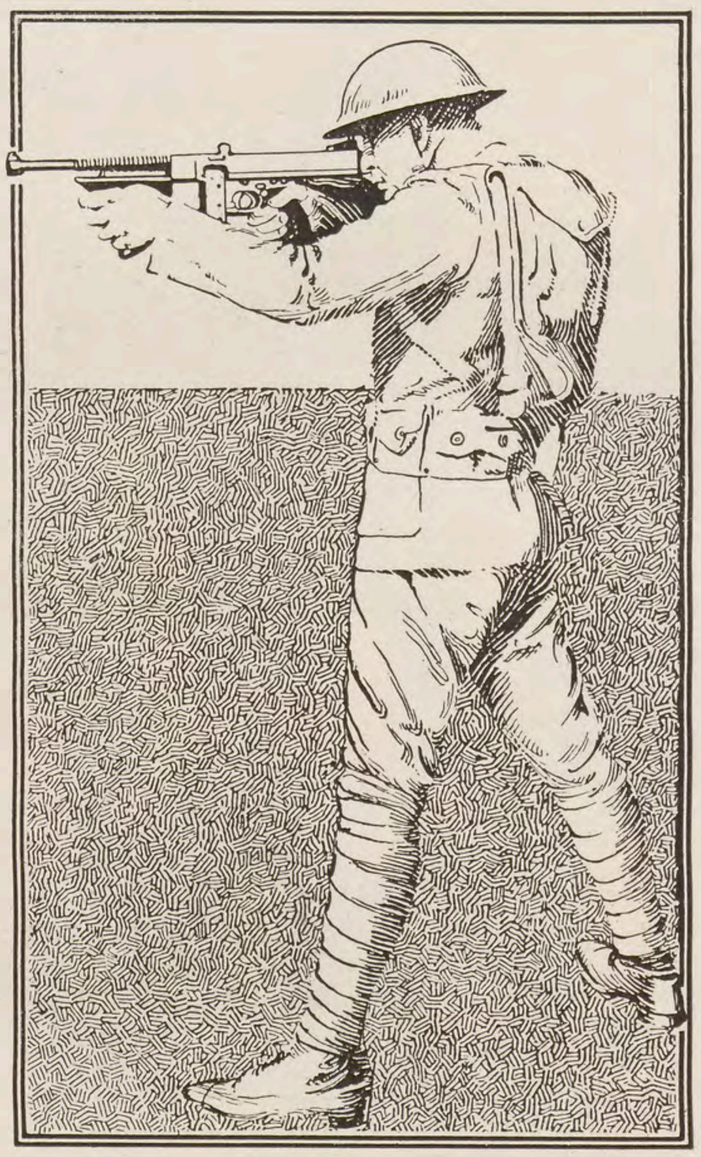
C'est un gros pistolet automatique, tirant à la cadence de 1.000 coups à la minute, la cartouche du revolver (ou du pistolet automatique) Colt 45 (11 mm 43).

La balle, du 45 Colt a jusqu'à 60 mm., un gros pouvoir de choc, puisque elle peut abattre un cheval; en revanche elle est lourde, lente et peu précise... Il est vrai que l'on compte beaucoup plus sur la profusion que sur la précision quand on se sert d'une mitrailleuse.

Cet engin est, paraît-il, destiné à la défense des banques et des chantiers et des fermes isolées contre les « burglars » ou cambrioleurs armés.

A vrai dire, je le vois beaucoup plus dangereux dans les mains des cambrioleurs que dans les mains des agents. La balle Colt va, en effet, jusqu'à 1.200 mm. sous l'angle de 47° et le fait qu'on a dû pourvoir l'engin d'une poignée à l'avant, prouve qu'il doit être animé, en tir continu, de soubresauts assez difficiles à maîtriser. Il y aura donc, en cas de collision, entre deux partis équipés d'engins de cette sorte, pas mal de victimes parmi les spectateurs ou les voisins pacifiques.

En revanche, pour notre aviation de bombardement ou de réglage d'artillerie, une telle machine pourrait rendre de réels services. J'ai toujours rêvé, pendant la guerre, d'une arme de ce genre pour battre les angles morts des triplaces ou des biplaces.



LA MITRAILLEUSE DE POCHE

L'arme comporte une poignée à l'avant, destinée à combattre le relèvement causé par le recul qui, avec la cartouche et à la cadence indiquée, doit être sérieux. En fait, l'arme est surtout prévue pour être tenue à la hanche.

Si, en effet, ces angles morts sont théoriquement petits, ils sont, en fait, considérablement étendus par la lenteur de manœuvre des tourelles de nos mitrailleuses jumelées. Seule une arme à épauler pourrait avoir l'agilité et la vitesse d'évolutions (sans parler du champ) indispensables pour résister à l'extrême mobilité et à la prodigieuse vitesse d'un monoplace de chasse. Mais laissons cela, car ce sujet sortirait du cadre de notre revue, et revenons au point de vue sportif. La Thomson submachine Gun, que représente notre illustration ferait pour la chasse au gros gibier un engin d'extermination de premier ordre.

Car, n'étant pas adoptée par les armées, elle n'est pas une arme de guerre, légalement parlant et, dès lors, peut être utilisée à la chasse, en France ou aux colonies, sans exposer son porteur à une contravention. Si, d'autre part, on la munit d'un amortisseur de recul, elle deviendra sans doute assez stable pour fournir un tir précis et serré, c'est-à-dire efficace. Il est vrai que son prix, surtout au taux du change, et les difficultés d'importation en font, pour les Européens, plutôt une curiosité théorique qu'une réalité pratique.

Indiquons toutefois, pour être complets au point de vue technique, que cet engin se démonte en deux parties égales, pèse 4 kilos et peut recevoir deux types de chargeurs, un de cent cartouches qui se vide en 6 secondes 1 /2 et un de vingt cartouches qui se vide en une seconde environ.

Bull's eye.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs, seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

LA TECHNIQUE DU LANCEMENT *(Suite.)*

13° Quand se termine le changement de pied ?

— Le changement de pied terminé, le lanceur se trouve à la position suivante : le centre de gravité passe par le pied droit, la jambe gauche sert à équilibrer le bras droit tendu vers l'avant le buste penché.

14° Quelle différence peut-il y avoir entre un jet sans élan et un jet avec élan ? — Cette différence est extrêmement variable : un sujet souple, rapide, accusera des différences de 3 mètres, un sujet puissant, où la souplesse et la vigueur interviennent de moindre façon, la différence sera environ de 1 m. 50.

Ces observations sont la suite d'examens faits sur les lanceurs étrangers (Mac Donald, U. S. A.; Porolha, Finlande ; Leversedge, U. S. A. ; Byrd, U. S. A.).

Le sulfate de cuivre contre la porosité de la fonte.

Berthier, Carolles. — Les quelques gouttes d'eau dont vous constatez la présence dans le deuxième cylindre de votre moteur lorsque celui-ci est arrêté depuis quelques heures, proviennent probablement de la porosité de la fonte de ce cylindre, ou même d'une fente.

Si l'introduction vient de la porosité de la fonte, vous pouvez essayer du procédé au sulfate de cuivre bien connu et qui donne d'excellents résultats.

Hippisme

LES COURSES DE CHEVAUX

Par SAINT-GEORGES

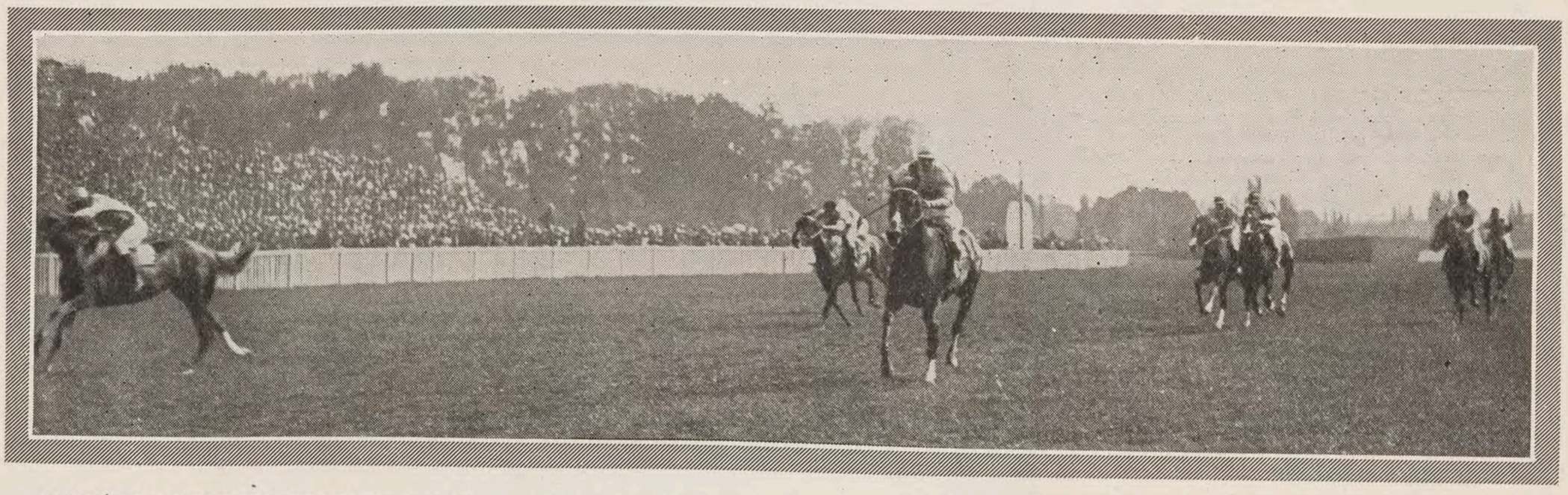
RETOUR DE GUERRIÈRE A SA FORME DE DEUX ANS. — LES MEETINGS DE NORMANDIE ET DE VICHY. — LES CRITERIUMS SE SUIVENT ET NE SE RESSEMBLENT PAS. — A LA RECHERCHE DES CRACKS FUTURS. — LES GRANDS PRIX. — UNE CASAQUE SOUS D'HEUREUSES ÉTOILES. — ZENOIA, JOYEUX DRILLE ET GAURISANKAR

Après la belle victoire de Guerrière II sur Durzetta et Le Prodige, dans le Prix Eugène Adam, nous pouvons dire que la fille de Verwood est, comme à deux ans, à la tête de sa génération, et que sinon la meilleure, elle peut passer pour la plus belle. Ad Gloriam a des excuses à sa défaite ; en tant que modèle elle n'est pas comparable à la pouliche de M. Cohn. Nous allons ensuite de l'Omnium de Deux Ans au Grand Prix de Deauville, au milieu d'alternatives qui ne permettent pas plus qu'auparavant d'assigner une place à tous ces saints du paradis des courses. Une forte pouliche de M. Mantacheff a fait parler d'elle, Adry, et son propriétaire a sorti des animaux de deux ans intéressants. Il y a eu, bien entendu, beaucoup de petite bière entre les plats résistants. Négligeons les choses secondaires pour ne nous occuper que de ce qui a marqué cette saison de plein été. Les deux ans n'ont pas afflué en masse comme naguère ; ils sont sortis par petits paquets, si bien que nous ne pouvons plus nous faire l'antique illusion du classement de la jeune génération et que nous procédons par hypothèse ou que nous tirons des lignes qui ont tout l'air de géométrie dans le vide. A Chantilly, le Premier Critérium est revenu à Hypérite, une fille de Gargas, à M. Jean Stern que son écurie ne croyait sans doute pas assez bonne pour battre Pellsie et Zapanie, dont on disait grand bien. Mais dans le Critérium des mâles, Parisien, par Ecouen, a disposé de ses quatre concurrents comme on l'avait escompté. Plus sensationnel a été l'Omnium de Deux Ans. Les pouliches y ont prouvé une fois de plus leur précocité. Elles y ont battu le favori Joyeux Drille et Despote, qui prendront leur revanche. La charmante pouliche de M. X. Balli n'a pas paru de celles qui progressent normalement avec l'âge et l'on a voulu voir plus d'avenir à la seconde, Sœur Anne, qu'à la gagnante Zenoïa. Mais l'événement se charge de réformer les jugements.

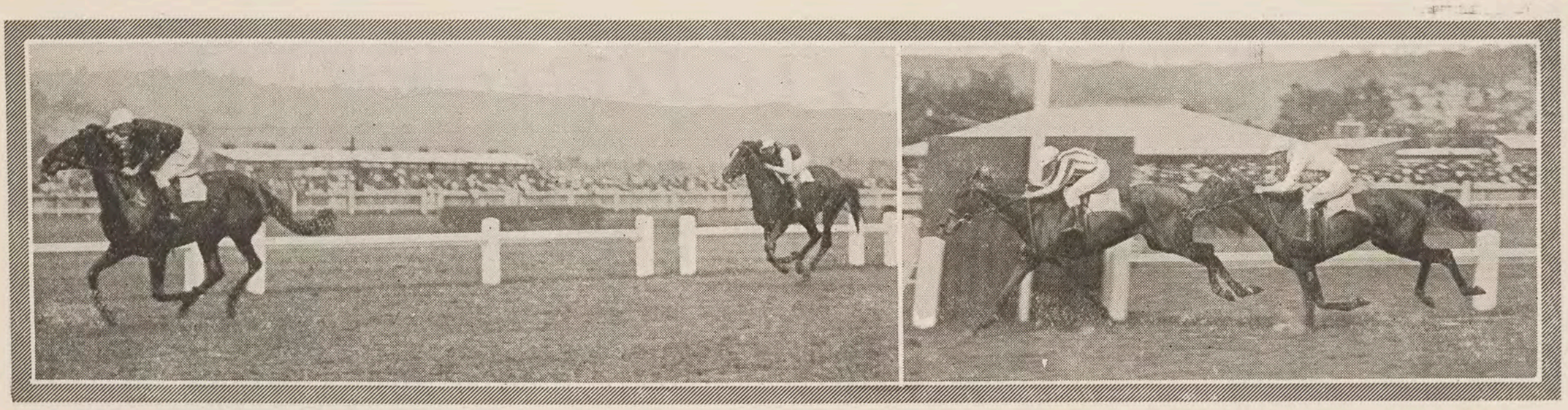
Nous allons voir à Vichy ce qu'il faut penser des performances qui semblent probantes. Dans le Prix de Cérès, 20.000 francs, Erynnie, montrant une forme ascendante, bat Herliès sur 2.000 mètres. Partants peu nombreux, train peu soutenu, on n'y prend garde. D'autre façon sera couru le Grand Prix de Vichy sur 2.600 mètres, et alors la jument de M. Jean Stern viendra y causer une formidable surprise, non seulement en prenant une complète revanche sur Erynnie, nulle part, mais en laissant à deux longueurs Grazing contre lequel Kzar acquit tant de gloire dans notre Derby. Dureté, partie outsider, le suit à deux longueurs, et Caroly ne fait même pas aussi bien qu'il fera dans le Grand Prix de Deauville. C'est déconcertant. Mais même et surtout *bona fide*, comme dans le Grand Prix de Vichy, nos chevaux constamment sur la brèche ne nous ont pas encore convaincus que dans le ciel des courses les éclipses sont plus fréquentes que la lumière des étoiles. Si tous les espoirs ne demeuraient pas permis, nous irions de matches en walk over, et le spectacle qui nous réjouit perdrait autant que le mutuel qui nous fait vivre.

Ce même jour, au lendemain d'une première d'obstacles à Deauville, Caen commençait son meeting auquel nuisait la sécheresse du terrain, la ville préférant garder son eau raréfiée pour ses habitants que pour assouplir les pistes. Personne n'y peut rien,

Zenoia, par Sweeper et Zuna, à M. X. Balli, montée par Bellhouse, entraînée par F. Pratt, gagnante de l'Omnium des Deux ans disputé le 31 juillet, à Maisons-Laffitte.



ARRIVÉE DE L'OMNIUM DES DEUX ANS (50.000 fr., 1.100 m.), Maisons-Laffitte, 31 juillet. — Les plus rapides ont paru être Ra Ra, Zoroastre, Zenoia, Joyeux Drille. Au parc aux voitures, Zenoia se détachait et, résistant à une bonne attaque de Sœur Anne, l'emportait de trois-quarts de longueur. Joyeux Drille était troisième, à une longueur, Despote, quatrième à trois quarts de longueur, devant Almaviva, Zoroastre et King Karol.



ARRIVÉE DE LA POULE DES YEARLINGS (25.000 fr., 1.000 m.), Deauville, 14 août. — Gaurisankar prenait dès le début un net avantage et à l'intersection des pistes, il débordait Kéfalin, Sibylle III et Sainte Ursule. Gaurisankar, à M. L. Mantacheff (Winkfield), prenait l'avantage et gagnait par 3/4 de longueur.

ARRIVÉE DU PRIX FLORIAN DE KERGOLAY (40.000 fr., 3.000 m.), Deauville, 14 août. — Nouvel An a mené devant Vespertillon, Sefrou, Cumulus. Dans la ligne droite, Nouvel An, au marquis de Martorelli (Milton Henry), se détachait, tandis que Vespertillon revenait battre Viburnum sur le poteau.

NOUVEL AN

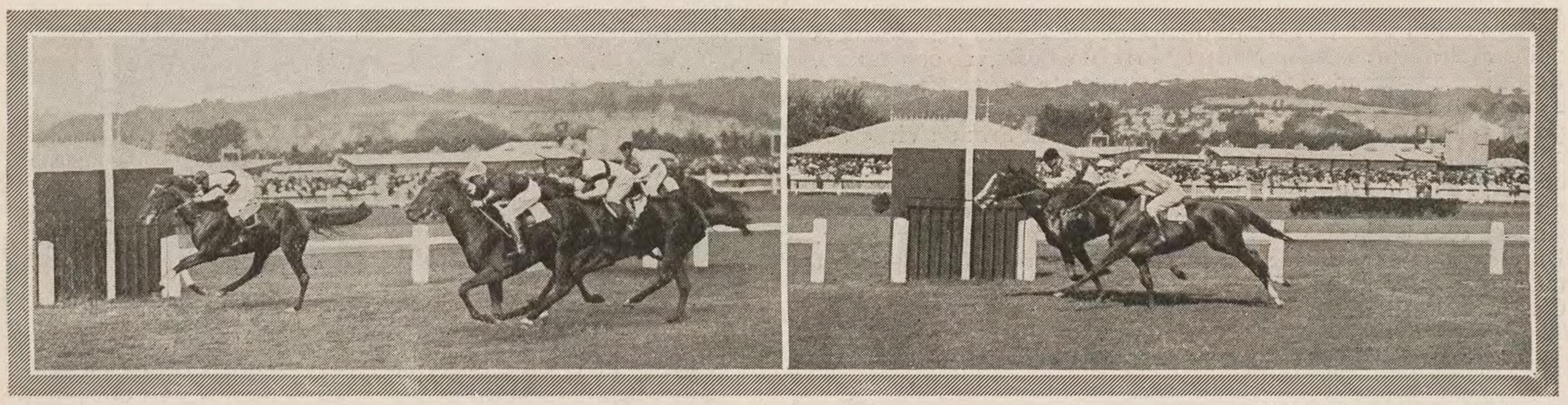
Nouvel An, par Jacobi et Niche, appartenant au marquis de Martorelli, monté par Milton Henry, vainqueur du Prix Florian de Kergolay, disputé le 14 août, à Deauville.

GAURISANKAR

Gaurisankar, par Sardanapale et Diavolezza, appartenant à M. Mantacheff, monté par Winkfield, vainqueur de la Poule des Yearlings, disputée le 14 août, à Deauville.

GUERRIÉRE II

Guerrière II, par Verwod et Guerroyante, appartenant à M. J.-D. Cohn, montée par Donoghue, gagnante du Prix Jacques Le Marois, disputé le 16 août, à Deauville.



(Clichés de notre envoyé spécial.)

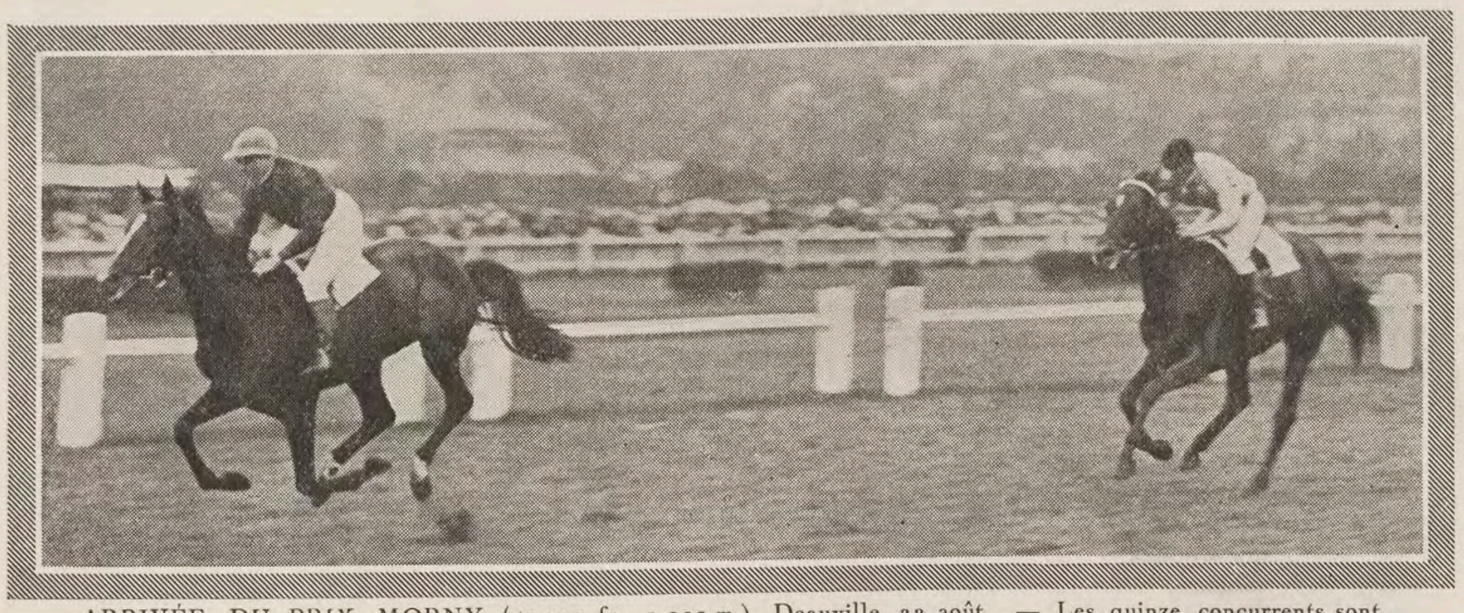
ARRIVÉE DU HANDICAP DE DEAUVILLE (25.000 fr, 1.000 m.), Deauville, 20 août. — A mi-parcours, on a vu La Finette attaquer Courtall et Diane Mallory, en tête depuis le début. La Finette a même pris un instant l'avantage, mais Diane Mallory, à M. Rigaud (Mac Gee), la réglait à la lutte. Bomarsund troisième devant Courtall, Glottis, Soppe le Haut et La Dame Blanche.

ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA MANCHE (20.000 fr., 3.400 m.), Deauville. — Au début, Dioscure a pris la tête devant Huntsend. Dans la ligne droite, Nabel essayait vainement de rejoindre Huntsend, à M. Sol Joël (Lepinte), qui l'emportait d'une longueur.

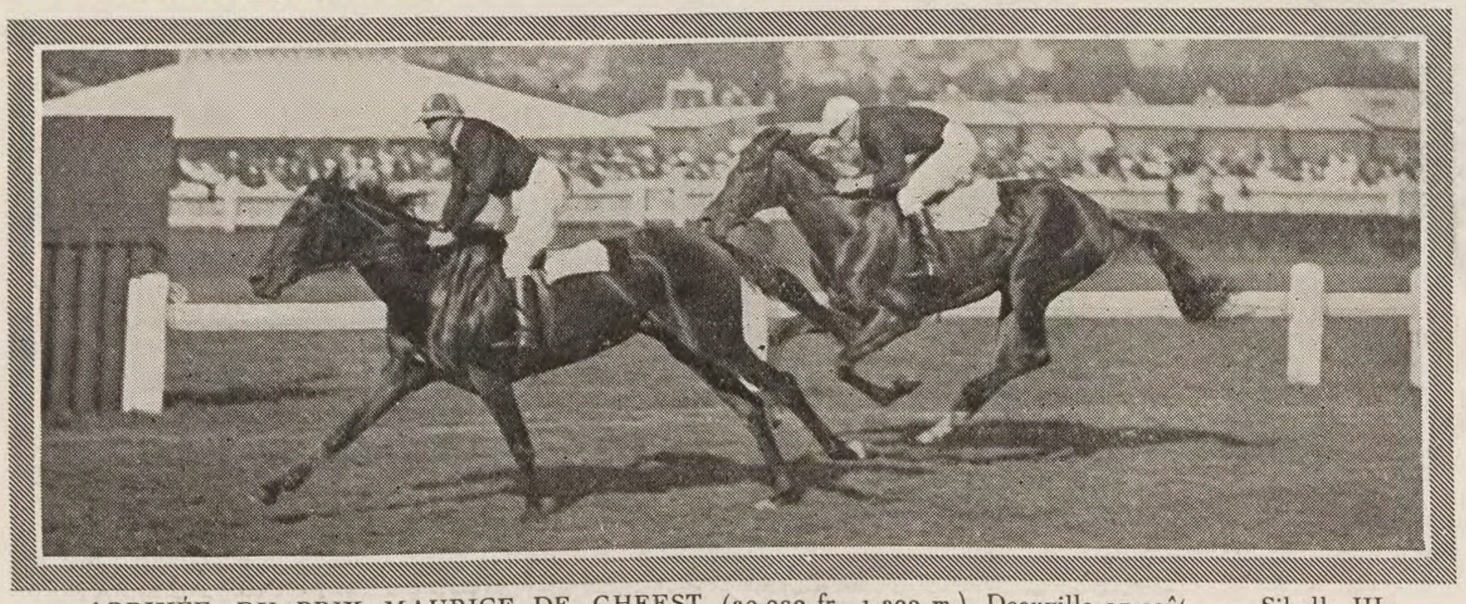
pas même l'auteur d'un excellent programme qui avait attiré de nombreux engagements. Les Caennais ne s'en sont pas moins passionnés pour le Saint-Léger où les couleurs d'un des plus sympathiques terriens, le marquis de Triquerville, étaient portées par Hélios II. Elles furent aussi heureuses que la veille avec Aral et Clean Sweep, et ce succès fut salué chaleureusement.

Dès lors, Deauville va battre son plein. On y continue la recherche vaine du crack des cracks de deux ans. Serait-ce celui-ci ? Serait-ce celui-là ? Sœur Anne ne vois-tu rien venir ? Voici dans le Prix de Villers, Almaviva, un fils de La Farina, auquel on préfère légèrement Tahaa, à M. Macomber, et The Nab. La victoire d'Almaviva est facile et c'est un outsider, Suisse de l'Oise, qui prend la seconde place devant Tahaa. Court Scandal, assez appuyé, ne brille pas. Sourbier, faute de vouloir, se fait battre d'une courte tête par Abri. Le crack est déchu et c'est sa concession ultime. Son mordant est de la mauvaise manière. Le génie du moment est Nouvel An. Sa nouvelle et facile victoire du Prix Florian de Kergorlay en fait le favori du Grand Prix de Deauville ; avec quelle désinvolture il laisse derrière lui sur 3.000 mètres Vespertillon et Viburnum. Mais il aura la guigne noire dans l'épreuve capitale. La pluie battante contrarie son cœur habitué au beau soleil de l'Espagne. Les riflards lui semblent une couche épaisse de champignons vénéneux. Il se refusera d'aller au départ. Une fois en route, tant bien que mal, Milton Henry craindra la crasse, celle du cheval, au premier tournant, et celle de la boue dans la course d'attente. Il poussera aussitôt son cheval, luttera contre le leader et finalement manquera de ressources lors de l'attaque de Zagreus et Caroly qui finiront devant lui dans cet ordre. M'est avis qu'avec un terrain moins lourd, le fils de Jacobi aurait suivi les traces de Tristan et du Sancy sous le gros poids. Quand même, la course

ARRIVEE DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE (100.000 fr., 2.600 m.), Deauville, 21 août. — Sur un excellent départ, Vespertillion s'est élancé en tête, devant Durzetta, Binic, Muscadin, Black Larry, tandis que Nouvel An, était en queue. Avant le premier tournant, Black Larry passait vite premier, devant Nouvel An, qui, en quelques foulées, avait traversé le peloton. Binic et Shake Hand venaient bientôt dans le peloton de tête, et Zagreus et Caroly se rapprochaient. Puis, Caroly venait attaquer Nouvel An, qui commençait à donner des signes de défaillance, mais Zagreus, à M Ambatielos (Garner), se détachait pour l'emporter de 2 longueurs 1/2 sur Caroly.



ARRIVÉE DU PRIX MORNY (40.000 fr.. 1.200 m.), Deauville, 22 août. — Les quinze concurrents sont restés en ligne pendant les 300 premiers mètres, puis Zariba, Joyeux Drille et Despard ont paru se détacher. Dès l'intersection des pistes, Zariba, dominait la situation, et Joyeux Drille, malgré ses efforts, ne parvenait pas à rejoindre.



ARRIVÉE DU PRIX MAURICE DE GHEEST (20.000 fr., 1.200 m.), Deauville 27 août. — Sibylle III s'est détachée avec les deux représentants Eknayan et Cagnotte. A la distance, Sibylle III, à M. M. Boussac (G. Stern), prenait l'avantage et battait nettement Cagnotte, Sœur Anne et Almaviva.

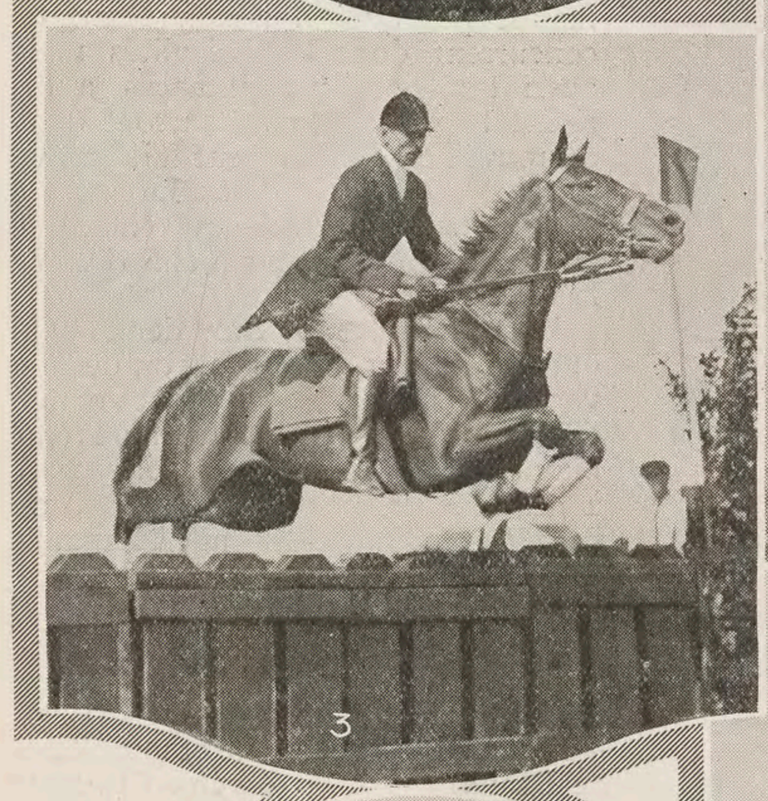
SAUT DE L'OPEN DITCH DANS LE GRAND STEEPLE CHASE DE DEAUVILLE (25.000 fr., 5.200 m.), — Entre les tournants, The Sachem et Monastéry précédaient Occebourg et Napo. The Sachem, à M. Wilkinson (G. Mitchell), se débarrassait de Monastery en entrant dens la ligne droite et gagnait facilement.

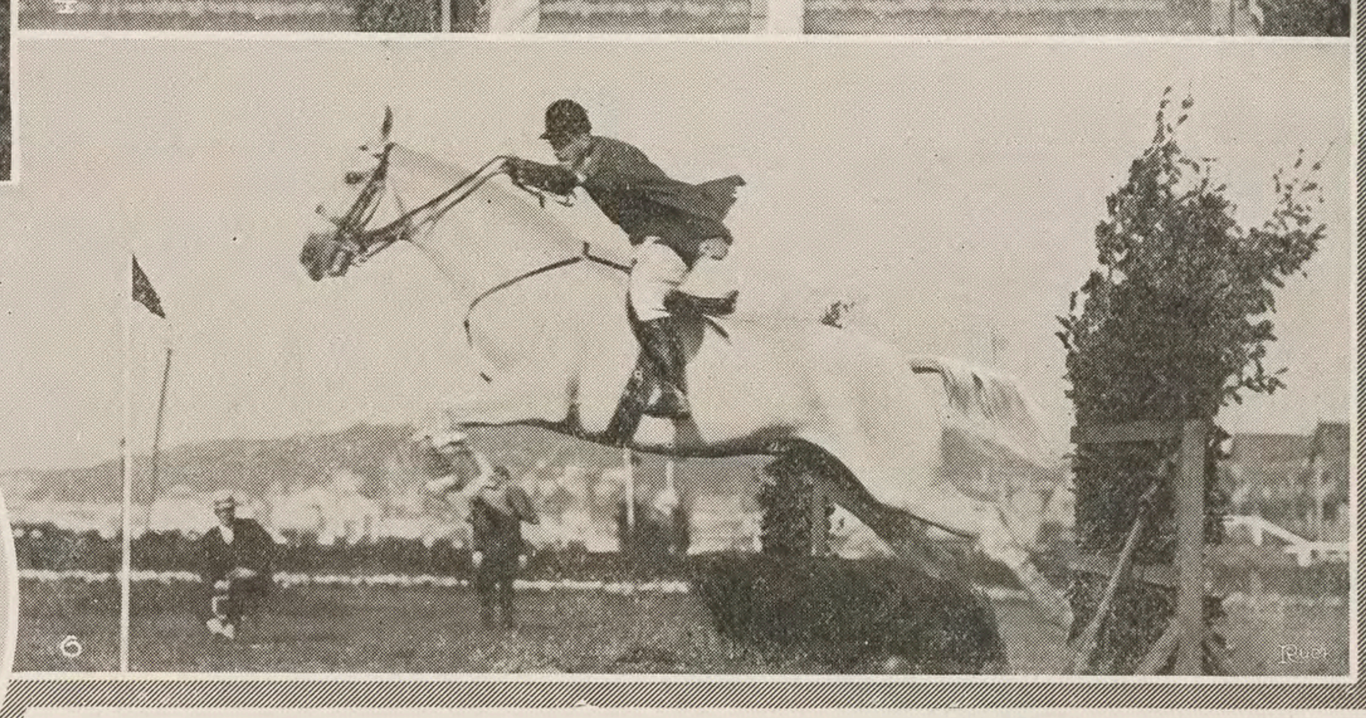
de Zagreus est belle. Le baron Ed. de Rothschild peut regretter de l'avoir vendu. M. Ambatielos se félicite de l'avoir acheté et le parieur se demande pourquoi il a abandonné ce concurrent dont les inégalités mais aussi les belles performances autorisent tous les retours, surtout dans un terrain où il a souvent fait preuve d'excellentes aptitudes. Le canter de Zagreus est toujours remarqué. On en a ri hier. On en a moins ri après la victoire à 23/1.

Pour en revenir aux deux ans, objets de nos ressentiments ou de nos vagues sentiments, on peut parler de Fisticuff dont les débuts au Tremblay avaient manqué de relief ; parti à grosse cote, le poulain de M. Ambatielos a flanqué une pile à Zapanie et à Tamerlan, les préférés des parieurs, lesquels ont encore vu devant leur argent Pantagruel. à M. Macomber. Celui-ci a gagné avec Phusla. Comment a-t-on pu laisser partir à 5/1, un cheval aussi vite et une gloire de Deauville 1920 ? Joyeux Drille et Despote ont mieux confirmé, dans cet ordre, la bonne opinion qu'on avait d'eux avant Maisons. Le Prix de la Touques les a classés ainsi devant Sens. Le fils de Sans-le-Sou se trouve maintenant en vedette. M. Ambatielos est sur le chemin éphémère de la gloire. Guerrière II a battu Xanthis qui avait redevancé La Finette, laquelle avait battu Sourbier. Les deux ans de M. Ambatielos semblaient une ligne de choix pour Kéfalin dans la Poule des Yearlings. Il a longtemps paru en posture de gagnant ; mais il a été débordé à la fin par Gaurisankar, Sybille III et Sainte Ursule, dans cet ordre au winning post. Gaurisankar est un fort Sardanapale que M. Mantacheff a acheté à l'élevage Maurice de Rothschild. Un grand compétiteur de plus pour le gros budget des deux ans.

Mais le poulain qui a produit la plus forte impression est Despard, qui passe pour le meilleur deux ans de l'écurie Macomber. Ce fils de Maintenon est un fort poulain bai un peu commun. Il est probablement tardif et dès lors on peut attendre beaucoup de lui après cette première exhibition. Son père, qui a fait de nombreux gagnants, n'a pas encore donné un crack.

SAINT-GEORGES.





(Clichés de notre envoyé spécial.)

LE CONCOURS HIPPIQUE DE DEAUVILLE

Le Concours hippique de Deauville, une des attractions les plus apppréciées de la grande station balnéaire, a eu lieu du 26 août au 4 septembre et a remporté son habituel succès. Nous donnons ci-dessus la photographie des meilleurs chevaux. — 1. Torino, monté par M. Lœwenstein, gagnant du Grand Prix de la Ville de Deauville, 1er du Prix Champsavin et 2e du Championnat de saut en hauteur avec 2 mètres. — 2 et 4. Dick, monté par M. Lœwenstein, 1er du Championnat du saut en hauteur avec, 2 mètres 10. — 3. Friponne, monté par le baron de la Doucette. — 5. Darling monté par M. Rousseau. — 6. Grey-Fox, monté par le capitaine Laissardière.

Le prochain numéro de la VIE AU GRAND AIR paraîtra le 5 Octobre. Il sera spécialement consacré au Salon de l'Automobile et contiendra également toutes les dernières actualités.

La revue du mois

6, 7, 8 août. — LE CONCOURS HIPPIQUE DE ROYAN A REMPORTÉ SON HABITUEL SUCCÈS. LE PRIX DE CHAY A ÉTÉ GAGNÉ PAR BOB, MONTÉ PAR L'ADJUDANT SOULÉ. LE PRIX DE PONTAILLAC REVENAIT A LANCIER, MONTÉ PAR LE CAPITAINE CLAIRE. LA COUPE MILITAIRE VOYAIT LA VICTOIRE DE DALHIA, MONTÉ PAR LE LIEUTENANT ALQUIER-BOUFFARD. — DE GAUCHE A DROITE : 1 ET 2, DALHIA, VAINQUEUR DE LA COUPE MILITAIRE. — 3. SAUT D'UNE HAIE PAR UN CHEVAL PRÉSENTÉ PAR UN ENFANT.

7 août. — BARTHÉLÉMY ET TIBERGHIEN SIGNENT LA FEUILLE DE CONTROLE DU " PETIT TOUR DE FRANCE ". DISPUTÉ AU PARC DES PRINCES. BARTHÉLÉMY ÉTAIT 1er.

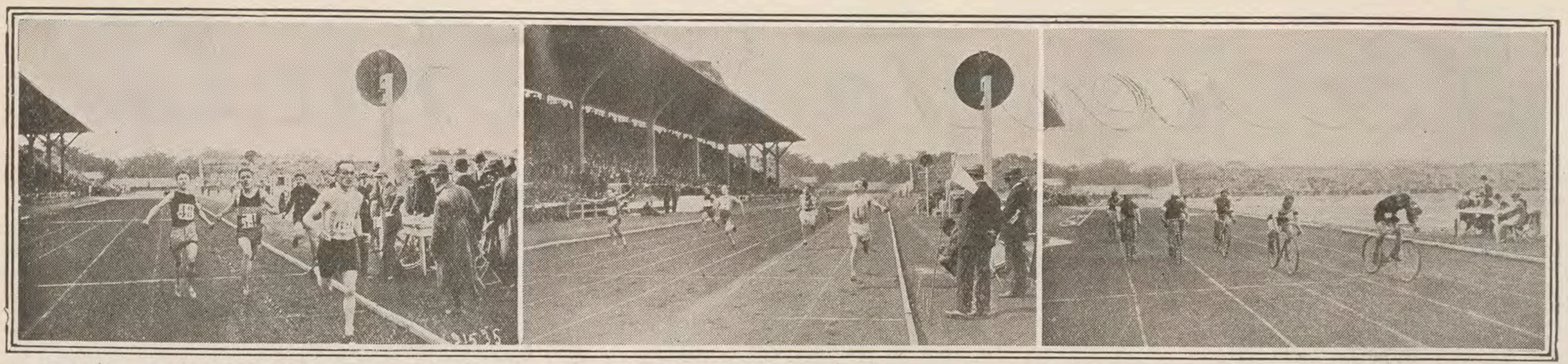
L'ÉQUIPE DE LA SALLE BAUDRY, COMMANDÉE PAR JOE BRIDGE. SES ÉQUIPIERS HEIDÉ, DEVILLE, GRÉGORIO ONT REMPORTÉ TOUTES LES COUPES DES TOURNOIS D'ÉTÉ.

Mlle EVELUND (SUÉDOISE) QUI A BATTU A MALMO, LE RECORD DU 200 M. BRASSE.

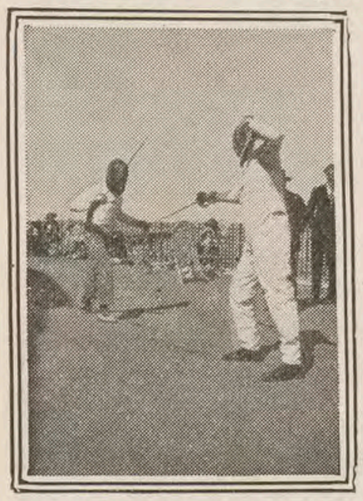
SALVADOR LAGUIER, CHAMPION D'ESPAGNE ET RECORDMAN DE 100 M. BRASSE

14, 15 août. — LE COMITÉ D'ALSACE-LORRAINE DE LA F. S. F. S. F. ORGANISAIT A STRASBOURG UNE GRANDE FÊTE DE SPORTS FÉMININS. LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE BASKET BALL QUI METTAIT AUX PRISES LE F. C. D'HAGUENEAU ET LES SPORTIVES DE PARIS, REVENAIT AUX ÉQUIPIÈRES D'HAGUENEAU PAR 21 POINTS A 12. — DE GAUCHE A DROITE : LE DÉFILÉ DES CONCURRENTES. LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE BASKET BALL. — L'ÉQUIPE D'HAGUENEAU, CHAMPION DE FRANCE.

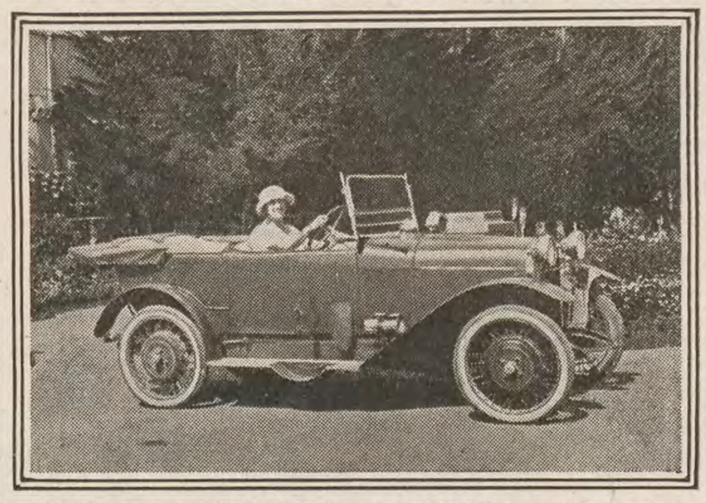
LE C. N. DE FRANCE ORGANISAIT A ABLON UNE RÉUNION DONT L'ORGANISATION FUT IMPECCABLE. — HUIT COURSES FURENT DISPUTÉES. DANS L'ÉPREUVE DE SKIFF, LA VICTOIRE REVENAIT A BISSON. LE ROWING QUI DEVAIT ENLEVER LE CHAMPIONNAT DE FRANCE, REMPORTAIT LA COURSE RÉSERVÉE AUX HUIT OUTTRIGERS. — DE G. A DR., L'ARRIVÉE DE L'ÉPREUVE DE HUIT. — L'ÉQUIPE GAGNANTE. — LE DÉPART DE LA COURSE DE QUATRE RAMEURS DE POINTE, REMPORTÉE PAR LA HAUTE-MARNE.



15 août. — A L'OCCASION DE L'ARRIVÉE DU CRITÉRIUM DES AIGLONS, UNE RÉUNION CYCLO-PÉDESTRE FUT DONNÉE AU STADE PERSHING. DE NYS ESSAYAIT DE BATTRE LE RECORD DE 5.000 MÈTRES, IL ÉCHOUAIT DANS SA TENTATIVE, TEMPS : 15 M. 27 S. — DE GAUCHE A DROITE : L'ARRIVÉE DE DE NYS. — L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES, GAGNÉ PAR DACQUAY EN 11 S. 4/5. — L'ARRIVÉE DE LA PREMIÈRE MANCHE DU MATCH FRANCO-BELGE, GAGNÉ PAR L'ÉQUIPE FRANÇAISE, PAR 323 POINTS A 172.



SALVADOR ET DESROCQUES TIRANT AU TOURNOI D'ESCRIME DE DINARD.

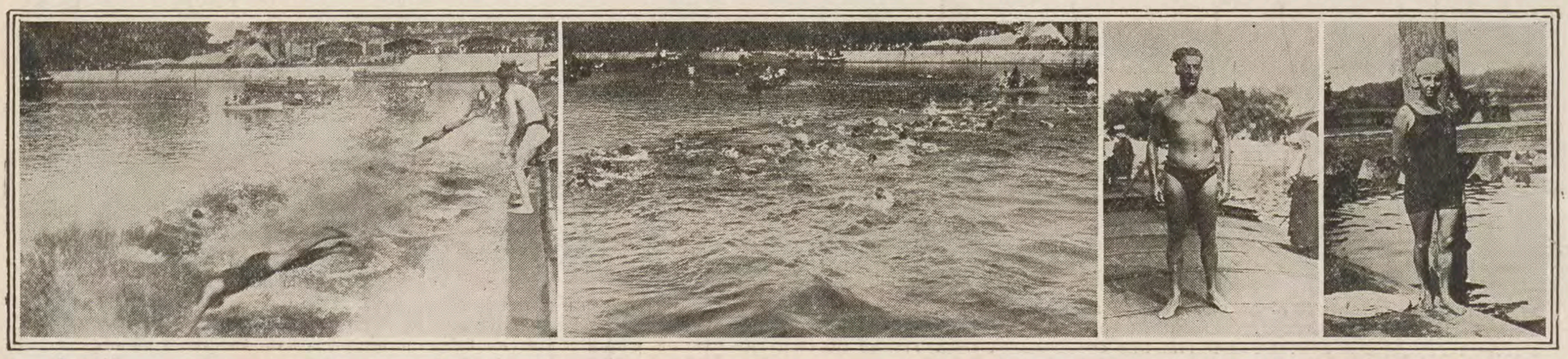


LE CHIC ET LE FINI DE LA CARROSSERIE DE CETTE VOITURE ONT VALU A Mme GALLOT LE PREMIER PRIX AU CONCOURS D'ÉLÉGANCE DU MEETING DE LA BAULE.

OVRAR TROLLE, CHAMPION SUÉDOIS DU 100 MÈTRES NAGE LIBRE EN 1M. 5S. 4/10.

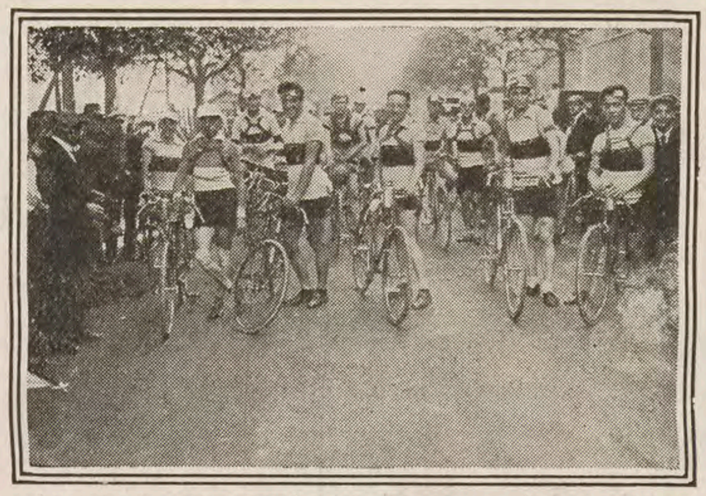
ARRIVÉE DU 100 MÈTRES, GAGNÉ PAR LORRAIN, EN 11 SECONDES 1/5, DISPUTÉ AU COURS DE LA RÉUNION DE SÉLECTION ORGANISÉE EN VUE DU MATCH FRANCE-SUÈDE.

UN CHAMPIONNAT DU MONDE DE TIR S'EST DISPUTÉ A LYON. AUCUNE PUBLICITÉ NE FUT FAITE A CETTE MANIFESTATION ET PERSONNE NE FUT TENU AU COURANT DES RÉSULTATS. — DE GAUCHE A DROITE : VUE DE L'INTÉRIEUR DU STAND DE TIR. — L'AMÉRICAIN CHRISTIAN, QUI ÉTABLISSAIT LA MEILLEURE PERFORMANCE POSITION COUCHÉE, 27 SUR 100. — L'ÉQUIPE AMÉRICAINE, PREMIÈRE DU CLASSEMENT GÉNÉRAL. — STOKES, CHAMPION DU MONDE, 1.055 POINTS SUR 300 MÈTRES.



28 août. — LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE S'EST DISPUTÉE DEVANT UNE FOULE NOMBREUSE. UNE FOIS DE PLUS, LA VICTOIRE EST REVENUE AUX CHAMPIONS ITALIENS QUI SE CLASSAIENT PREMIER ET DEUXIÈME AVEC BACIGALUPO ET COSTA MALITO. DANS LA CATÉGORIE FÉMININE, LA VICTOIRE REVENAIT A Mlle GARDELLE. — DE GAUCHE A DROITE : LE DÉPART. — LES ATTRACTIONS A L'ARRIVÉE. — BACIGALUPO, VAINQUEUR EN 3 H. 02. Mlle GARDELLE, PREMIÈRE DE LA CATÉGORIE FÉMININE.

DÉPART DU MARATHON DISPUTÉ PAR 350 CONCURRENTS, A LYON. ROBERT, DU F. C. DE LYON, 1er DU MARATHON DU CHAMPIONNAT DE FRANCE, GAGNAIT FACILEMENT.



DÉPART DU PRIX RENÉ POTTIER, DISPUTÉ SUR LE PARCOURS LEVALLOIS-CRÉPY ET RETOUR (120 KLM). DETREILLE TRIOMPHAIT EN 5 H. 2 M. DEVANT WAMBST.

L'AMATEUR CYCLISTE HUOT, VAINQUEUR DU CIRCUIT DES VILLES D'EAUX DE L'EST.

LA COUPE GÉDÉON, OFFERTE PAR JOÉ BRIDGE AU ROWING CLUB DE PARIS.